

**Piano Regionale della Mobilità delle Persone**  
**Piano Regionale della Logistica**



*A cura di  
Regione Piemonte - Settore Pianificazione e Programmazione trasporti e infrastrutture  
della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica  
e con il contributo di Ires-Piemonte*

## **INDICE**

### **Premessa**

#### **1. Il processo partecipato: Fase 1 - CONOSCERE IL TERRITORIO**

#### **2. Gli spunti di riflessione**

- **Il quadrante NORD OVEST**
- **Il quadrante SUD EST**
- **Il quadrante NORD EST**
- **Il quadrante SUD OVEST**

## Premessa

Per la redazione dei piani di settore, attuativi del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT - DCR n. 256-2458/2018), la Giunta regionale ha disegnato un percorso di tipo partecipato (DGR n. 5-620 del 3 dicembre 2019). I piani di settore sono il **Piano regionale per la Mobilità delle Persone** (PrMoP) e il **Piano regionale della Logistica** (PrLog) e hanno il compito di definire le politiche di medio termine funzionali al raggiungimento degli obiettivi fissati dal PRMT al 2030; parte integrante e sottoinsieme dei due piani è il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** (PRMC), previsto dalla legge n.2/2018, anch'esso in corso di redazione.

Il processo partecipato per la loro redazione migliora l'articolazione delle fasi decisionali, ampliando la conoscenza dei temi in discussione e delle loro implicazioni pratiche, rinforza la consapevolezza della complessità, contribuisce ad avere prospettive multi-settoriali e a creare un senso di identità, di appartenenza e di corresponsabilità. Il processo consente, inoltre, di coordinare la costruzione della proposta di piano con la redazione del Rapporto Ambientale (per la Valutazione Ambientale Strategica) integrando in una reciproca convergenza i due processi, seppur nel rispetto della loro autonomia.

Il processo per l'elaborazione dei piani di settore è stato presentato ufficialmente il 23 settembre 2020 dall'Assessore regionale Trasporti e Infrastrutture. All'evento hanno partecipato più 250 rappresentanti di enti e associazioni regionali (in presenza e in remoto) alle quali sono state presentate le tre fasi di lavoro e le attività per il coinvolgimento degli attori: la fase 1 "Conoscere il territorio", la fase 2 "Rispondere alla domanda di mobilità" e la fase 3 "Costruire le misure del PrMoP e del PrLog". Ai presenti è stato chiesto di sensibilizzare i propri referenti di livello più locale in modo da ampliare la partecipare al processo.

Il presente documento raccoglie gli esiti della fase 1 "Conoscere il territorio", organizzata per tavoli di lavoro di Quadrante. Gli attori sono stati invitati a completare la descrizione del territorio proposta dalla Regione: hanno segnalato, utilizzando 3 parole chiave, i fattori che possono condizionare, direttamente o indirettamente, il sistema della mobilità e dei trasporti locale, regionale e di livello sovraregionale. In una fase successiva all'incontro i partecipanti hanno integrato gli interventi con memorie scritte e partecipato a un sondaggio on-line utile a verificare l'analisi SWOT integrando, in una visione unitaria, i punti di vista e le competenze specifiche di ogni attore attivo nel processo.

Per gli attori il confronto è stato occasione per presentare proposte, progetti ed iniziative locali per il miglioramento della mobilità e dei trasporti. Le proposte saranno esaminate dagli uffici e valutate nei passi successivi.

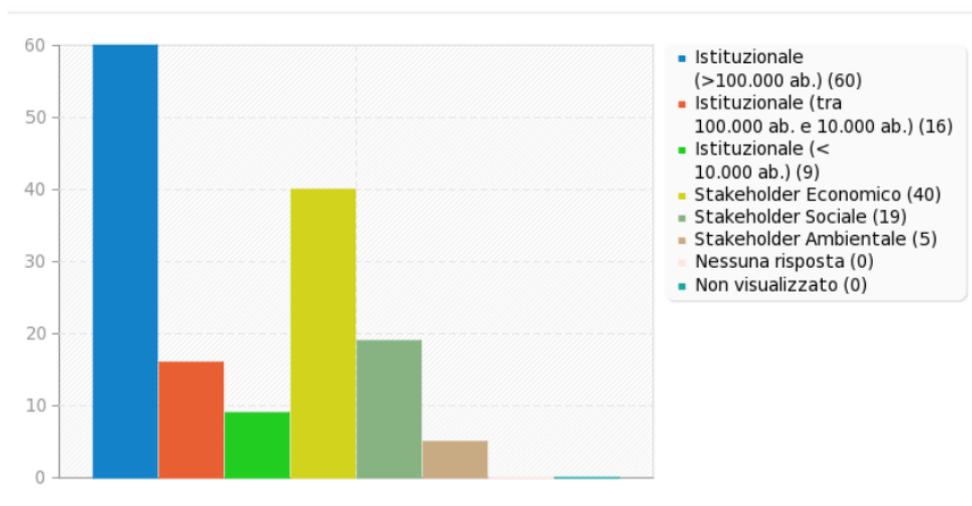
I temi emersi in questa fase di discussione, riorganizzati per ente e tipologia di rappresentanza, sono sintetizzati nelle pagine successive.

## Il processo partecipativo: Fase 1 CONOSCERE IL TERRITORIO

Le attività della Fase 1 “Conoscere il territorio” si sono svolte nel mese di ottobre con la finalità di verificare se la fotografia dei Quadranti, costruita sulla base dei dati socio-economici, territoriali e di mobilità disponibili, corrisponde alla percezione che i diversi attori locali hanno del loro territorio.

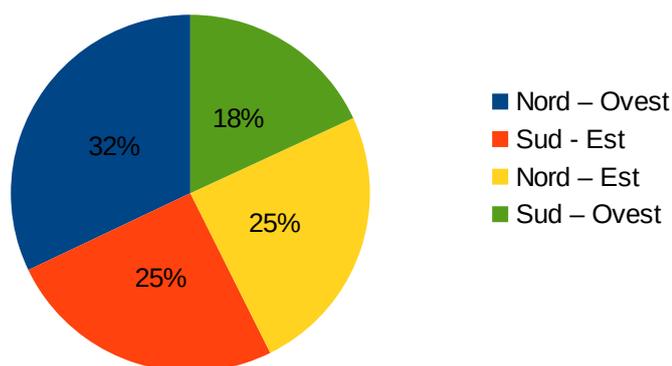
Sono stati invitati a partecipare ai tavoli di lavoro più di 850 soggetti in rappresentanza di istituzioni, istituti di ricerca, parti sociali, economiche e ambientali ognuno per le proprie competenze specifiche.

### Tipologia di attori che hanno aderito all’iniziativa



Il 32% dei soggetti che hanno aderito all’iniziativa ha comunicato l’interesse per i lavori sul Quadrante Nord-Ovest, il 25% ha chiesto di essere coinvolto ai tavoli del quadrante Nord-Est, stessa percentuale per il Quadrante Sud-Est, mentre il 18% è indirizzato sui temi del Quadrante Sud-Ovest.

### Percentuale di adesione ai Tavoli di Quadrante



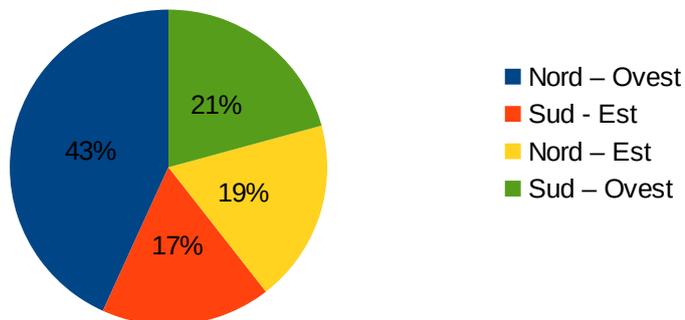
Gli incontri si sono svolti secondo il seguente calendario:

- 9 ottobre 2020 a Torino per il Quadrante Nord-Ovest;
- 12 ottobre 2020 ad Asti per il Quadrante Sud-Est;
- 14 ottobre 2020 a Novara per il Quadrante Nord-Est;
- 19 ottobre 2020 a Cuneo per il Quadrante Sud-Ovest.

Nel rispetto del protocollo di prevenzione sanitaria al Covid-19, la partecipazione è stata assicurata con la doppia modalità, in presenza e in remoto.

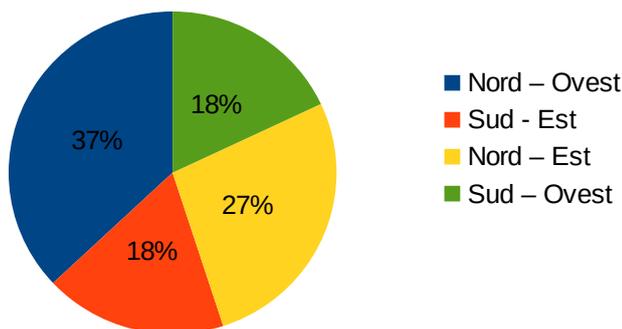
Ai tavoli di tavolo sono state registrate le seguenti effettive presenze: per il Quadrante Nord-Ovest circa 150 attori locali, per il Sud-Est quasi 60 rappresentanti, 65 per il Nord-Est e 72 per il Sud-Ovest.

**Percentuale di presenza effettiva ai Tavoli di Quadrante**



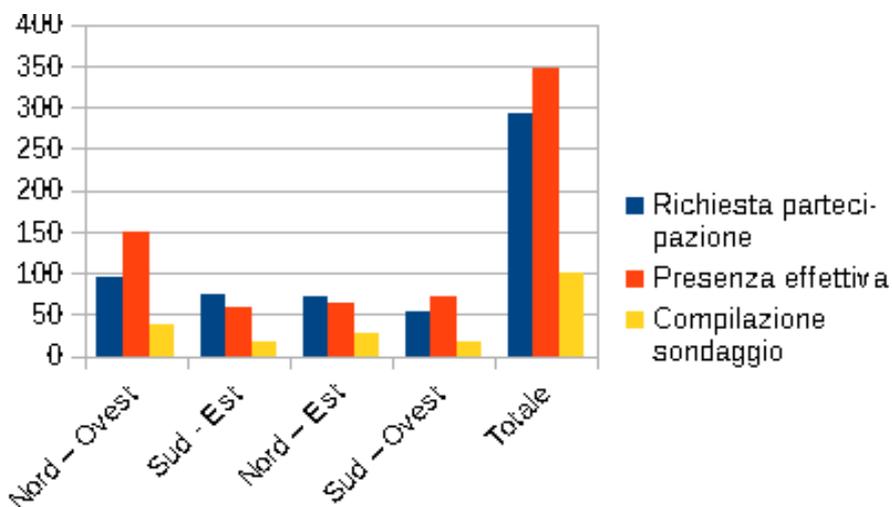
In seguito all’incontro gli attori sono stati invitati a partecipare ad un sondaggio on-line. Il sondaggio è stato attivo per circa una settimana ed è stato completato da un centinaio di soggetti ripartiti per il 38% sul Quadrante Nord-Ovest, il 18% sul Quadrante Sud-Est, il 27% sul per il Quadrante Nord-Est ed il 18% per il Quadrante Sud-Ovest.

**Partecipazione al sondaggio on-line per Quadrante**



In sintesi, la Fase 1 “Conoscere il territorio” ha coinvolto un rilevante numero di attori locali interessati, soprattutto, a conoscere le iniziative regionali ma anche attenti a segnalare le discordanze rispetto al quadro rilevato dalla Regione nonché alcuni elementi di attenzione e proposte per il futuro del proprio territorio.

**Andamento del coinvolgimento ai lavori di Quadrante**



## 2. Il quadrante NORD OVEST



## Abstract

Al tavolo del Nord Ovest hanno partecipato quattro tipologie di stakeholders (istituzioni, università e centri di ricerca, associazioni di categorie e parti sociali) che hanno evidenziato problematiche sia connesse alla propria specificità, funzionali e settoriali, sia trasversali, connesse alle esigenze territoriali, che di metodo, riguardo alla programmazione di politiche ed interventi.

Gli attori istituzionali evidenziano la necessità di una programmazione unitaria con un maggior supporto agli Enti locali, del completamento rapido delle infrastrutture per la mobilità pubblica e merci (SFM e TAV), di un potenziamento dell'intermodalità, di una programmazione dei trasporti legata ai grandi centri attrattori (scuole, aree commerciali, sanità), con un ruolo preminente dell'innovazione tecnologica. Rilevano inoltre, in tema di governance e di supporto agli enti locali, la necessità di un rafforzamento dell'Agenzia della mobilità, in termini di dotazione del personale.

Le Università ed gli Enti di ricerca concentrano l'attenzione sugli effetti spaziali dei trasporti: dalla necessità di programmare gli interventi secondo reti gerarchizzate, al ruolo dell'innovazione tecnologica, al focus sull'accessibilità interna ed esterna all'area metropolitana, alla sostenibilità. Evidenziano come, nel nuovo secolo, la logica delle relazioni origine-destinazione con prevalente uso dell'auto (tipica degli anni '60-'80) abbia lasciato il posto ad una logica di reti con una gerarchia ed una logica preferenziale basata sui punti di forza di ciascun modalità. In tale logica il Piemonte può ritrovare una latitudine e longitudine "giuste" grazie alla Torino-Lione e ad altri archi/nodi (Sempione; nuovo terminal di Savona-Vado, se ben assistito dalle reti verso l'entroterra e per valicare le Alpi; funzione gateway dell'interporto di Torino-Orbassano; etc.). Nell'attuale logica di approccio co-modale (per movimento e trazione) si ricorda che il Piemonte è l'unica Regione italiana (e tra le poche in Europa) che progetta, produce e manutene tutti i mezzi e i sistemi di trasporto: auto, mezzi pesanti, treni (ora integrazione Savigliano-Vado), impianti a fune, aerei, alcuni natanti e tecnologie per i trasporti.

Le associazioni di categoria e le parti sociali sottolineano l'importanza di investimenti a sostegno del trasporto pubblico e delle infrastrutture trasportistiche, di un maggior impulso all'intermodalità (con una ritrovata vocazione retroportuale di SITO), di un utilizzo efficace delle risorse disponibili e di una programmazione all'insegna di integrazione, innovazione, sostenibilità. Fondamentale risulta il ruolo di educazione/formazione.

## Gli spunti di riflessione degli attori locali

Il tavolo del **Quadrante NORD OVEST** si è tenuto il 9 ottobre 2020, presso la sede della Città metropolitana di Torino. Il presente Report offre una sintesi degli aspetti evidenziati dai 150 partecipanti che sono intervenuti al dibattito in presenza, da remoto, trasmettendo memorie scritte e partecipando al sondaggio on-line.

### LE ISTITUZIONI

AGENZIA DOGANE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

Parole chiave: importazione; Esportazione; Dogane

AGENZIA MOBILITÀ PIEMONTESE

Parole chiave: flessibilità, adattabilità; nuova generazione di utenza; cooperazione.

Il settore del TPL è particolarmente rigido ed era già in crisi prima del Covid. L'emergenza sanitaria deve darci incentivo ad andare oltre ponendo obiettivi di maggiore flessibilità, adattabilità. Bisogna saper generare una nuova domanda anche nel campo della mobilità sostenibile. E' importante rafforzare la cooperazione e co-progettazione; se vogliamo andare a zero consumo di suolo, i poli attrattori non devono essere "nuovi" poli attrattori.

CITTÀ METROPOLITANA (Zona omogenea Collina e Chivassese)

Parole chiave: Completare; Connettere; Innovare.

Per la mobilità privata bisogna completare e riprendere i grandi progetti (gronda est); per la mobilità pubblica occorre completare il SFM. Bisogna migliorare le connessioni verso le grandi infrastrutture (viarie, ma soprattutto ferroviarie e di TPL). Bisogna innovare e rafforzare l'Agenzia della mobilità come luogo dove le comunità locali discutono le proposte.

Allega le osservazioni già presentate per il Piano strategico metropolitano.

COMUNE DI BOLLENGO

Parole chiave: Velocità media ferroviaria

COMUNE DI GASSINO

Alcune aree sono state estremamente penalizzate per decenni dalle infrastrutture pubbliche: in particolare tutta l'area collinare e pedecollinare non è stata interessata da nessun consistente investimento in infrastrutture nè stradali nè ferroviarie negli ultimi 75 anni, ritardo che va prontamente recuperato ridefinendo gli investimenti regionali come prioritari per collegare quest'area sia con infrastrutture stradali (gronda est o tangenziale est) che con collegamenti efficaci su gomma verso nodi su ferro attuali e futuri (metro 2 a San Mauro, potenziamento SFM e nuova fermata in coincidenza con SP500, stazione porta canavese Monferrato sulla linea AV AC ). Si tratta di progetti già studiati che vanno solo realizzati per non abbandonare l'area esclusivamente al traffico privato ed alla buona volontà dei singoli attori sul territorio. (Allega osservazioni e contributi al Piano Strategico Metropolitano).

Collegare le aree come quella collinare ad est di Torino permetterebbe di sfruttare grandi potenzialità in vari ambiti, turistico e non solo, per un'area poco conosciuta e valorizzata, nonostante sia un fiore all'occhiello del Piemonte come recentemente riconosciuto anche dall'UNESCO (territorio della CollinaPo).

COMUNE di PINEROLO

Parole chiave: Progettazione unitaria (ferro/gomma); Uniformità (di sistemi, simboli e segnaletica per la mobilità); Supporto ai comuni.

Pinerolo è un bacino abbastanza grande; tra le 6,30 e 8,30 accoglie più di 11.000 studenti (su 36.000 abitanti) di cui circa 1.600 fuori bacino; 5.000 studenti su ferro e più o meno lo stesso su gomma. Pinerolo è importante per l'area omogenea: l'Ospedale è un polo sanitario attrattivo; esiste anche una mensa e dormitorio gratuito. La Città ha adottato autonomamente il PUMS. Affinché i pendolari non si disaffezionino al servizio di trasporto pubblico occorre investire sul treno; migliorare la gestione ferro/gomma con una progettazione unitaria; aprire il BIP agli altri sistemi di mobilità (a ciclostazioni e a servizi di intermodalità); adottare segnaletica uniforme per piste ciclabili e ciclostazioni. E' importante fornire supporto formativo ed economico ai Comuni.

#### COMUNE DI PIOSSASCO

Traffico congestionato, stante un sistema di barriere e caselli irrazionale e fonte di palesi iniquità (es: pedaggiamento del casello di Beinasco, ove si paga una tariffa esosa per pochi chilometri verso il capoluogo, con conseguente riversamento di tutto il traffico sulle strade urbane ed extraurbane).

Inadeguato collegamento alla rete viaria principale (tangenziale e autostrade) delle tante zone industriali del territorio.

Estrema difficoltà di raggiungere gli ospedali di zona (ASO Rivoli, AOU San Luigi e IRCC Candiolo) con il TPL.

#### COMUNE DI SETTIMO

Parole chiave: scuole; aree commerciali; sanità.

Si tratta dei grandi attrattori che generano traffico nel nostro territorio: per migliorare il servizio di TPL (e non solo ai tempi del Covid) occorrerebbe istituire tavoli di discussione con questi attori per pianificare gli orari e la dislocazione dei servizi in sinergia. Attualmente succede che le scuole cambino gli orari di ingresso e uscita delle scuole senza comunicarlo agli enti e, anche se per pochi minuti, si generano problemi di sovraffollamento in corse non attrezzate per ospitare più utenti. Inoltre: la realizzazione di nuove aree commerciali comporta la necessità di modificare i percorsi delle linee; lo spostamento di servizi da una sede ASL all'altra può generare flussi di traffico diversi. Occorre istituire un dialogo costante con questi attrattori durante il quale il TPL possa anche proporre soluzioni nuove.

#### COMUNE VOLVERA

Carenza di collegamenti tra comuni della prima e seconda cintura di Torino (es. Volvera, Airasca, Piossasco, ecc.) sia con Torino, sia con Pinerolo, oltre che tra comuni stessi.

Elevati costi degli abbonamenti e dei biglietti, soprattutto in considerazione del sistema di tariffazione quadranti/settori.

Sistema di tariffazione disomogeneo. Sarebbe meglio che il pedaggio fosse in funzione dei chilometri effettivamente percorsi.

#### REGIONE PIEMONTE – Protezione Civile

Parole chiave: vulnerabilità; strategicità; resilienza.

Soni i fattori del territorio che, in un'ottica "di protezione civile" possono condizionare, direttamente o indirettamente, il sistema della mobilità e dei trasporti

#### UNIONE MONTANA VALLE DI SUSÀ

Parole chiave: intermodalità; supporto agli EE.LL.; Sostenibilità.

Con nota specifica si segnala che la valle di Susa sta investendo sulla mobilità ciclabile, sia turistica che di servizio ai cittadini (Via Francigena, polo cicloturistico de La Maurienne, itinerario della Corona delle Delizie; partenza della Ciclostrada AIDA, Eurovelo 8 Cadice-Atene...). Il territorio della bassa valle di Susa, strutturato con due strade statali, un'autostrada e la linea ferroviaria, merita un'attenzione particolare alla problematica dell'intermodalità. Si candida anche ad ospitare sperimentazioni ed innovazioni nel settore. Vanno sicuramente affrontate e risolte le problematiche relative ai parcheggi e servizi nelle stazioni FF.SS. (auto e bici), ai posti ed alla frequenza delle corse dei treni locali e degli autobus. I collegamenti tra sistemi di trasporto devono essere pensati e progettati per contrastare l'abbandono dei piccoli centri abitati e delle frazioni. Le competenze, e le risorse umane in generale, dei Comuni e delle Unioni Montane nel settore trasportistico e logistico sono limitate: occorre combattere la frammentazione del territorio in più amministrazioni, ognuna con possibilità di variare nel tempo le sue linee di indirizzo. Occorre potenziare l'assistenza tecnica agli Enti Locali, sia attraverso iniziative di formazione che di predisposizione ed utilizzo di Linee Guida specifiche. Il supporto va inteso anche come attenzione finanziaria al territorio. Si chiede che le azioni previste e progettate sul territorio valsusino rispettino i seguenti principi: Miglioramento della qualità di vita della comunità; diminuzione della congestione del traffico; aumento della rotazione dei parcheggi; aumento del livello di benessere economico, culturale e fisico della comunità; valutazione del rischio di una crescita di domanda di ciclabilità non supportata da interventi infrastrutturali ed organizzativi adeguati alla portata del fenomeno. Nella pianificazione dei prossimi 10 anni occorre tenere conto dell'invecchiamento della popolazione e dei disagi negli spostamenti locali (soprattutto le frazioni di montagna). Andrà favorita la

realizzazione di opere infrastrutturali di collegamento, limitata e contrastata l'espansione edificatoria, tenuta in conto la variazione del tessuto sociale del territorio. Più in generale, anche il sistema trasportistico dovrebbe tener conto dei cambiamenti climatici.

## GLI ENTI DI RICERCA e ORDINI PROFESSIONALI

### COLLEGIO DEI GEOMETRI DI TORINO

Torino dispone di una metropolitana eccellente e di un servizio ferroviario metropolitano ottimo, da incrementare per la zona eporediese.

### INU Piemonte e Valle d'Aosta

Con una memoria specifica l'Istituto segnala: articolare il Quadrante in bacini e sub-bacini; articolare le residenze e attività produttive sui bacini; articolare la mobilità per modi, sulla rete e sugli hubs; predisporre modelli descrittivi e di convenienza per classi di utenza; costruire un modello di comunicazione MaaS.

Nell'indagine on-line segnala, inoltre, che la rete delle infrastrutture ferroviarie, concentrata sulla città di Torino e a servizi incrociati, fornisce già e potrà sviluppare ed estendere ulteriormente i propri servizi purché migliori le connessioni intermodali.

### ORDINE ARCHITETTI TORINO

Parole chiave: educazione e formazione; hub per la mobilità dolce; partecipazione.

Le nuove generazioni sono iperconnesse; quello che si progetta oggi sarà per loro; la formazione è molto importante anche per chi progetta. Per la mobilità dolce servono hub per posti bici di supporto al tragitto di collegamento tra casa e le stazioni. La partecipazione dovrà essere estesa a tutti i tipi di progetto (non solo per le grandi opere): anche le piccole opere risentono della mancanza di partecipazione (ognuno parla dei problemi del suo territorio).

Una nota successiva integra l'intervento con i seguenti aspetti: quadri normativi e procedure approvative (farraginose, contorte, svilenti e talvolta vessatorie); esigenza di strumenti e percorsi di progettazione interdisciplinari più innovativi; piani di comunicazione e di condivisione con le comunità locali (socializzazione dei programmi) più efficaci ed efficienti e al passo con i tempi.

### POLITO

Parole chiave: reti gerarchizzate europee (nodi, archi e smistamento gateway); vettori non solo fisici; vettori sostenibili.

La logica delle relazioni origine-destinazione o connessioni punto-punto attuate mediante solo o prevalentemente l'autovettura, tipiche degli anni '60-'80 ha lasciato il posto man mano, nel nuovo secolo, ad una logica di reti con una gerarchia ed una logica preferenziale basata sui punti di forza di ciascuna modalità: anche varie fonti di dati - sia di fonte "tecnologica" (es. 5T, Octotelematics, Apple,..), sia statistica o multi-fonte (es. OECD, ISFORT, anche nel rapporto di nov. 2020), sia di frequentazione effettiva (Trenitalia e NTV) - ben analizzati e compresi, mostrano questa tendenza recente ad un approccio alla mobilità più plurimodale, con rafforzamento dell'uso del treno sulle medio-lunghe percorrenze; di fatto si riscontrano spostamenti tra città e città, in Italia così come man mano in Europa dove si estende l'offerta, con linee AV laddove la rete esista, connessioni di gerarchia più bassa a livello Regionale con sistemi ferroviari quali l'SFM nell'area del centro e baso Piemonte, per poi giungere a stazioni dotate di servizi di interscambio di TPL, di servizi condivisi (sharing e polling), nonché di postazioni di ricarica per auto plug-in, lasciate in stazione per ricariche lente a basso costo durante il pendolarismo quotidiano (commuting). Per il polo attrattore torinese, poi, l'opportunità è quella di reinventare il sistema fisico-spaziale degli assi storici multimodali della viabilità (esempio, viali alberati) in sistemi tipo "complete street" dedicati anche alla mobilità dolce.

In tale ottica occorre fare attenzione ai nodi che divengono baricentri troppo "forti", nella rete gerarchica, per il trasporto persone; ad es. Milano rispetto a Torino, così come al Triveneto, e Milano in una deprecabile connessione ad AV Milano-Lione se la Città di Torino continuasse a non dare disponibilità alla linea, posizione che potrebbe anche avere un qualche significato in un sistema trasportistico "chiuso", ma risulta autocondannante ed autoemarginante nel sistema di riferimento gerarchico, sia nazionale sia europeo, nel quale il Piemonte e Torino si collocano. Per il trasporto merci tale rischio di nodi e baricentri troppo forti nella rete gerarchica è rappresentabile dal gigantismo navale; se continuasse imperterrita, rimarrebbe quasi

certamente un solo sistema portuale in grado di assolvere tale funzione, certo non assoluta né monopolistica, ma sicuramente molto polarizzante per i grandi traffici marittimi, con tutte le ricadute sui flussi riversati ed attratti lato terra da tali navi. In chiusura, in tale logica il Piemonte può ritrovare una latitudine e longitudine “giuste” grazie alla Torino-Lione ed altri archi/nodi (Sempione, nuovo terminal di Savona-Vado se ben assistito dalle reti verso l’entroterra e per valicare le Alpi, la funzione gateway dell’interporto di Torino-Orbassano, etc.). Inoltre, i trasporti non sono più vettori solo fisici: questa evoluzione è via via più evidente dagli anni 80-90 in poi ed oggi di fatto una certezza. Non esiste più il trasporto in sé e per sé: si richiede di sapere dove si è o dove si torva la merce, quando arriva un veicolo, se la merce o il veicolo stesso sono in buono stato, se l’infrastruttura percorsa o la rete impiegata non hanno impedimenti (incidenti, traffico, ecc., fino alla comunicazione infrastruttura-veicolo). Questo implica: a) comunicazioni con spostamento ed integrazione con quelle in remoto (virtuali, per merci e passeggeri); si traduce ad esempio in lavoro e connessioni negli spostamenti in treno, viaggiare informati, auto connesse, ecc.; b) monitoraggio remoto dei carichi, talvolta delle linee, e telediagnosi per trasporto merci insieme all’attuazione del servizio; questo implica materiale rotabile e rete, dove utile, equipaggiato per fornire le informazioni a distanza; si pensi al contempo ai requisiti Europei per il trasporto ferroviario (carichi monitorabili a distanza, tracciabilità, ...) derivanti dalla Direttiva EU 2008/57/CE relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, in particolare il Regolamento UE in G.U. dell’Unione Europea il 12/12/14, STI “TAF”, operativo a partire dal 01/01/15 con obbligo di attuazione originario per gli Stati membri a dicembre 2018, oggi in parziale proroga. c) una migrazione verso una logica integrata tra trasporti e informazioni, ben rappresentata dall’evoluzione di concetti come il MaaS, ad esempio, nell’integrazione tra dati e vezione nel trasporto di persone. d) L’auto connessa, V2X, la guida assistita nel trasporto privato.

In sintonia con quanto sopra si va verso un approccio co-modale per movimento e trazione; ricordiamoci a tal proposito i poli industriali sui trasporti presenti Piemonte, che generano domanda di mobilità e di trasporto merci con connessa logistica, ricordandoci che il Piemonte è l’unica Regione italiana, ed una delle poche in Europa, che progetta, produce e manutiene tutti i mezzi e sistemi di trasporto: auto, mezzi pesanti, treni (ora integrazione Savigliano-Vado), impianti a fune, aerei, alcuni natanti e tecnologie per i trasporti. Il fatto che in Piemonte si producono tutti i mezzi di trasporto deve rimanere un punto di forza da assecondare valorizzando la leva ambientale dei vettori.

Una quarta “parola chiave” riguarda il coordinamento tra le Direzioni regionali. Si tratta di “Piemonte fecondo”: si tratta di popolazione e natalità (quantità e qualità) cui conseguono: PIL, consumi, innovazione, peso territoriale).

Parole chiave: accessibilità (e rinnovata identità); intermodalità; indirizzare.

Accessibilità verso la città e dalla città verso l’esterno: il completamento della Spina, la TAV e il SFM cambieranno molto la CMTO. L’Università, come generatore di economia e innovazione: il decentramento dei centri di ricerca e la creazione di poli universitari satelliti contribuiscono allo sviluppo dell’economia locale. Nell’area metropolitana si parla di 100.000 studenti (un maggior residenti in città) che inducono a studiare hub residenziali lungo il SFM. Da tale quadro deriva la necessità di rafforzare le infrastrutture di collegamento efficiente e rapido tra nucleo urbano torinese e nuove polarità, intendendo questo rafforzamento come premessa necessaria a un modello di sviluppo città-università.

Altro tema è il “pendolarismo ambientale”: il riscaldamento urbano (mesi estivi) crea nel territorio CMTO un interessante legame tra città e montagna (località da raggiungere in breve tempo) che potrebbe esser enfatizzato da una diffusione dello smart work. Intermodalità e sostenibilità ambientale: esiste una forte connessione tra nodi intermodali e paesaggi costruiti (qualità fisica e qualità ambientale). Indirizzare: si pensi a linee guida di nuova generazione; es la Toscana nel piano trasporti ha assunto a sé linee guida sullo street design (vettore della qualità ambientale). Una nota integra ulteriormente il contributo.

Parole chiave: sicurezza; progettazione della sicurezza; monitoraggio e revisione.

Il tema della sicurezza stradale rimane ampiamente irrisolto. Sebbene si registri un lieve miglioramento dell’incidentalità a scala regionale, un’analisi temporale più ampia (> 10 anni) e su sotto aree non evidenzia la progressiva riduzione per raggiungere gli obiettivi. Le nuove forme di micromobilità (su una rete infrastrutturale pressoché immutata e inadeguata) potrà accrescere la conflittualità tra i vari modi di

spostamento. Bisogna rilanciare l'attenzione a questo fenomeno, a partire dalla cultura e formazione (a partire dall'università; formazione di esperti capaci di operare all'interno degli enti). Ne consegue l'importanza della progettazione: l'analisi delle cause e le contromisure da adottare vanno risolte alla scala locale, sul singolo tratto di strada, sulla singola intersezione (ri-progettazione dei punti neri; ridefinizione di funzione e geometria della circolazione in occasione di cambiamenti o innovazioni). Il DM 2 maggio 2012 - "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (D.Lgs 35/2011) viene applicato a una porzione assai limitata della rete stradale: si fa il progetto (nuova opera, adeguamento dell'esistente, messa in sicurezza) ma non si monitora il risultato operativo; si auspica, su questo specifico fronte, un indirizzo preciso dei piani attuativi del PRMT.

#### UNITO

L'emergenza Covid-19 sta modificando le scelte modali. Un questionario-studenti evidenzia che: si va all'università un po' meno di prima; chi usava l'auto continua a farlo; il 22% di chi usava il TPL intende cambiare abitudine (50% verso mobilità attiva, 50% verso auto privata). La minor frequenza di uso del TPL non incide sulla diffusione dell'auto che è comunque minore rispetto al periodo pre-Covid.

### LE PARTI SOCIALI

#### CARITAS DIOCESANA TORINO

Invia una nota specifica sulla mobilità nelle Valli di Lanzo e Ciriacese. Contestualizzata l'area, si segnala che: la rete viaria, seppur capillare, presenta strettoie, scarso livello di manutenzione e assenza di sistemi di protezione; la rete ferroviaria (linea storica integrata nel SFM) presenta investimenti non sufficienti ad innescare positive ricadute per il territorio (servizi per i residenti e di potenzialità turistica). Le criticità d'area sono quelle evidenziate nella strategia Aree interne: significativi tempi di spostamento legati a una non ottimale organizzazione dei percorsi e un mancato coordinamento degli orari; la carenza dei servizi, principalmente nell'orario serale, cosa che impedisce il rientro a casa dei residenti nelle aree più periferiche, aumentando a dismisura i tempi di percorrenza; la carenza di collegamenti soprattutto nei periodi festivi ed estivi; la scarsità di servizi di trasporto "atipico", flessibile e sostenibile. Obiettivi di lavoro sono l'accessibilità a tutte le aree delle Valli (anche quelle più marginali con elevati tempi di percorrenza e precarie condizioni di viabilità) e rendere il territorio fruibile (a residenti e turisti) in un'ottica di sviluppo sostenibile. Occorrono iniziative per incrementare l'offerta e migliorare la fruizione dei servizi di TPL (adeguamento di orari, numero e tracciato delle corse). Le iniziative, e il raggiungimento dei risultati, necessitano del supporto e dell'impegno delle Istituzioni regionali e nazionali e degli attori locali. Si pone attenzione alla mobilità delle persone che fanno più fatica (persone e famiglie in difficoltà economiche, ancor più se risiedono in luoghi periferici; le persone con disabilità motoria e sensoriale; persone da inserire o re-inserire nel mondo del lavoro); si segnala l'esistenza di realtà associative che offrono la possibilità di raggiungere gratuitamente luoghi quali ospedali e uffici (AUSER, F.A.R.O., ecc.). Proposte specifiche: migliorare e potenziare la rete ferroviaria Torino-Ceres (connettendola al SFM, riducendo i tempi di viaggio, incrementando le corse, anche nei Comuni delle Valli Germagnano-Ceres); costante manutenzione del manto stradale, controllo e stabilizzazione dei versanti (rischio idrogeologico), analisi puntuale di eventuali interventi di allargamento di tratti stradali. Per i soggetti in difficoltà socio-economiche, si potrebbero proporre: servizi di trasporto condivisi (per diminuire il traffico e agevolare i residenti); servizi di car-sharing; servizi di autobus/navette a chiamata; incentivare le pratiche di car-pooling; predisporre strumenti informativi (digitali e non) sulle diverse opportunità di trasporto (pubblico, privato, associativo, ecc.). La nota elenca anche alcuni dei progetti attivi sul territorio.

#### CISL Piemonte

Parole chiave: informazioni all'utenza; sostenibilità; completare l'alta velocità.

Occorre puntare al TPL nonostante i timori attuali. Valutare il collegamento alta velocità per l'aeroporto e i poli universitari.

#### FILT CGIL Piemonte

Parole chiave: investire sul trasporto pubblico; economie di scala.

Il settore TPL può svolgere una forte funzione anticiclica: può diventare un'opportunità sul piano sociale in quanto quantità, qualità e riassetto dell'offerta possono determinare anche effetti redistributivi del reddito,

come conseguenza del valore economico del settore. Bisogna ripartire dalla domanda per ricostruire l'offerta e quindi aumentare le risorse destinate al settore. Le economie di scala riguardano le 110 aziende di TPL (tra ferro e gomma): un numero elevatissimo rispetto a tutta Italia. La traiettoria per la gomma tocca quindi investimenti, gare di bacino e economia di scala per evitare il dumping; la traiettoria per il ferro riguarda, invece, la gara unica regionale. Per essere protagonisti sul tema merci la traiettoria è l'intermodalità (per l'export) legata all'identità territoriale di retroporto.

#### FIT CISL

Parole chiave: Innovazione; Automazione; Formazione

Il cambiamento in atto (spostare le merci su rotaia) implica una profonda riorganizzazione del settore del trasporto delle merci, logistica e spedizioni: le attività produttive, ma anche l'indotto del trasporto merci, è in rinnovamento.

#### LE PARTI ECONOMICHE

##### ANAV (Cavourese)

Parole chiave: integrazione.

Il sistema Bip favorirebbe l'integrazione: le biglietterie aziendali sono il punto di debolezza per una completa attivazione. Occorre trovare risorse per bisogna rimodernare questi apparati per garantire l'integrazione ed il riavvicinamento dell'utente al TPL

##### ANAV Piemonte e Valle d'Aosta

Parole chiave: attenzione al TPL; spendere bene le risorse.

Le risorse dedicate al TPL non devono essere ulteriormente tagliate. Per sostenere il sistema serve un'analisi attenta dei plessi attrattivi (produttivi, scolastici, sanitari e culturali) per dare un'offerta adeguata. In questo momento bisogna saper distinguere tra situazione post-covid e situazione strutturale mantenendo gli obiettivi prefissati pre-covid. Il settore deve essere sostenuto: la Regione deve presidiare i finanziamenti rimasti a livello nazionale; ogni bacino deve lavorare affinché le aziende riescano ad aumentare la domanda ed i ricavi da traffico. Obiettivo è cambiare l'uso delle città (le auto aspettano in coda; il TPL è garanzia di passaggi e sicurezza).

##### ANITRAV

Segnala la necessità di sostegno al trasporto pubblico non di linea.

##### ASSOCIAZIONE CICLISTICA TORINO

Maggior uso di bici e monopattini e maggior impegno per l'intermodalità con il TPL. Miglior controllo dell'inquinamento ambientale.

##### CA.NOVA SPA

Puntare a rinnovare e potenziare il parco veicoli delle aziende di trasporto pubblico locale, concentrandosi sui mezzi con basso impatto ambientale.

##### CONFARTIGIANATO Torino

Parole chiave: Intermodalità; Sostenibilità; Infrastrutture.

E' importante implementare l'offerta integrata di mobilità, soprattutto all'interno dei centri urbani con postazioni d'interscambio, un trasporto pubblico capillare e una compresenza ben pianificata tra trasporto veicolare e mobilità dolce. La pianificazione deve tener conto delle esigenze di cittadini e imprese, con una concertazione a monte coi vari portatori d'interesse del territorio e con i differenti "gradini" dell'amministrazione pubblica, comprese le circoscrizioni. Il tema ambientale è prioritario e va sviluppato per favorire una riduzione delle emissioni inquinanti gestendo con attenzione i flussi e la convivenza dei mezzi con diverse velocità. Il rinnovo del parco circolante va incentivato con contributi per privati e imprese e le misure di contenimento delle emissioni inquinanti vanno ponderate tenendo presente delle caratteristiche dei veicoli attivi e della sostenibilità di carattere economico finanziario per imprenditori e attività che utilizzano il mezzo per la propria attività lavorativa. I dati raccolti durante la pandemia confermano che le fonti d'inquinamento su cui intervenire sono molteplici tra cui soprattutto il riscaldamento delle abitazioni. Tenendo conto della

longevità delle infrastrutture e degli effetti del cambiamento climatico va favorita un'opera capillare di manutenzione così come un'accelerazione sulle grandi opere programmate (Torino-Lione, Asti-Cuneo, ecc.). Occorre migliorare inoltre i collegamenti coi due principali hub aeroportuali regionali (in particolare Caselle) e verso Milano in un'ottica di una grande piattaforma territoriale in grado di competere a livello internazionale.

#### EXTRA-TO

Alta attenzione da parte delle Imprese Consorziato ad Extra.To al mutarsi delle esigenze di trasporto dei territori. Occorre creare le condizioni per superare la concentrazione della domanda negli orari di massima esposizione (esempio diversificare gli orari studenti/lavoratori).

#### FAI

Si segnala disponibilità di integrazione fra NCC e Taxi con il TPL in fase Covid.

Puntare al trasporto intermodale con la consapevolezza che questo tipo di trasporto può essere un'arma contro la concorrenza sleale.

#### FIAB

Parole chiave: educazione e formazione; mobilità ciclistica a tutto tondo; città interconnesse e più vivibili.

L'educazione e la formazione sono determinanti nella scelta del mezzo opportuno per compiere lo spostamento. La mobilità ciclistica è sostenibile e salutare; contribuisce a incrementare il turismo. La mobilità sostenibile deve essere servita da buone infrastrutture e da un'efficace intermodalità: spesso le scelte dipendono dal mezzo più funzionale a disposizione.

#### SITO -Interporto Torino

Parole chiave: connettività; ridondanza; retroportualità.

Benché il Quadrante sia coinvolto dal corridoio Est-Ovest e, più marginalmente, dal corridoio Nord-Sud (presso Novara nel Quadrante Nord Est) la connettività con l'arco della portualità ligure risulta essere piuttosto deficitario e sbilanciato sul secondo. L'effetto Randstatt ci induce a considerare quanto sia importante avere un corridoio alternativo. Il corridoio "Comprehensive" Torino-Savona è "Core" per il nostro territorio.

In merito alla retroportualità potrebbe essere opportuno rivalutare un ruolo del Quadrante, e delle sue dotazioni nodali, sul traffico intermodale marittimo oltre a quello sul traffico combinato terrestre. In futuro potrebbe essere più significativo per le connessioni d'oltralpe. Alle parole chiave se ne aggiunge una quarta: riqualificazione di strutture già raccordate e risparmio di suolo.

Nel sondaggio on-line segnala anche la presenza e l'importanza di eccellenze industriali e del sapere nel comparto ferroviario e della mobilità da mettere a sistema con le potenzialità su espresse.

Inoltre, in attesa del completamento dell'alta velocità, evidenzia la necessità di riqualificazione dello scalo di Orbassano, per mantenere i livelli attuali e incrementarli, eventualmente attraverso un potenziamento dell'intermodalità marittima.

#### SLALA

Importanza dell'interazione tra i vari bacini di trasporto (Asti e Alessandria hanno pendolarismo verso Torino). Idea di creare dorsali metropolitane (Torino, Asti, Alessandria, Milano – SLALA pensa ad una dorsale che passa a sud). Usare il BIP per una reale integrazione tariffaria: ora c'è solo Formula ma servono abbonamenti integrati come in Lombardia. Le ferrovie sospese sono un patrimonio da recuperare a un efficiente utilizzo (Asti-Chivasso).

### LE PARTI AMBIENTALI

#### ARPA PIEMONTE (Mobility manager)

Parole chiave: Coordinamento

Importante la messa in rete dei mobility manager: nelle aziende, nella PA, nelle scuole si cerca di fare mobility management ma sarebbe opportuno formare queste figure in metodo specifico, dando gli strumenti per promuovere il TPL e la mobilità dolce (modificare lo split modale). I mobility manager hanno difficoltà a relazionarsi con tutti gli attori (es. nel caso delle agevolazioni sugli abbonamenti TPL) mentre servirebbero canali più omogenei.

## PRONATURA

Parole chiave: sistematicità; storicità; incardinamento.

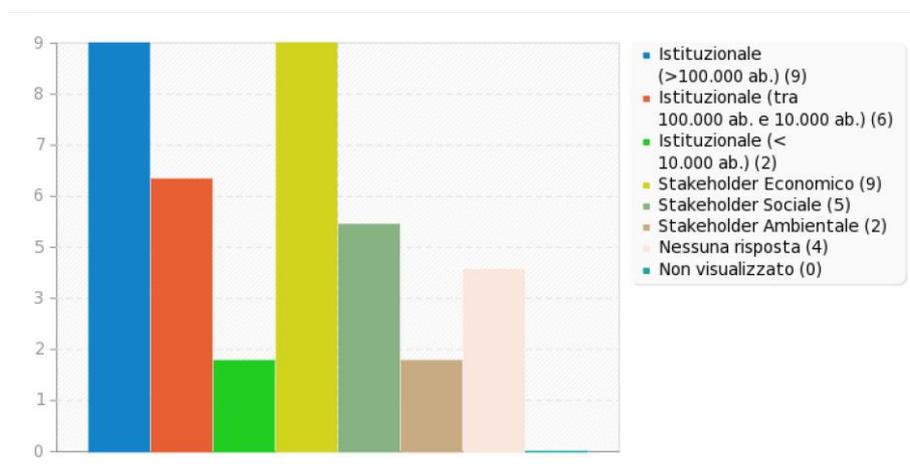
Le parole non riguardano solo il quadrante Nord-Ovest ma l'intero sistema di TPL del Piemonte: la Città Metropolitana dovrebbe però essere il sistema (fortemente integrato) in grado di suggerire la soluzione ottimale sia in termini di efficienza economica sia in termini di minor inquinamento ambientale. L'applicazione del principio di sistematicità richiede di evitare di progettare disgiuntamente singole opere, ancorché pensati sistematicamente: l'esame preventivo del contesto più ampio garantisce un miglior utilizzo sia in termini di efficienza (a vantaggio della popolazione) sia in termini di economicità (per le casse pubbliche che oltre a costruire devono poi gestire). E' il caso del passante torinese e della contestuale costruzione della M1 che avrebbe dovuto stimolare la revisione della presenza, storica, di ben tre ferrovie nel nodo, totalmente interne alla Città Metropolitana. Questa mancanza di valutazione ha portato ovunque (il mondo, Italia compresa) a trasformare le ferrovie vicinali in rami extraurbani di ferrovie metropolitane attraversanti le conurbazioni delle grandi città. L'efficienza del Quadrante, con effetti sull'intero sistema regionale di TPL, si fonda su questi tre aspetti:

- 1) trasformare in rami esterni alla conurbazione torinese le tre ferrovie: la ferrovia Canavesana; la ferrovia dell'Aeroporto di Torino e delle Valli di Lanzo; la ferrovia del Pinerolese. L'incardinamento, rende l'area della Città Metropolita più vicina al capoluogo ed alla sua conurbazione, favorendo il compattamento socio-economico del territorio, una maggiore attrattività del TPL, con benefici anche per gli altri Quadrante e per l'intero territorio. La velocità commerciale del treno è competitiva (sia in ambito extraurbano che nel conurbato) con qualsiasi altro mezzo su strada, privato o pubblico che sia;
- 2) rafforzare il SFM con l'estensione nella parte settentrionale del Quadrante Nord Ovest (Ivrea e Casale). Funzionale è la trasformazione della Settimo T.se – Pont C.se in estensione della M2 (Pescarito- Settimo) estensibile all'altro estremo sino a Piossasco;
- 3) utilizzare il Passante Torinese per servizi suburbani (in semicircolare tra Chieri e Cocconato) fortemente appoggiato da sistemi a pettine su strada, capaci di incardinare anche l'area delle Colline del Po (per evitarne lo spopolamento in atto da tempo).

Il sistema su ferro così riorganizzato divide il Quadrante in settori e consente la redistribuzione a pettine delle linee automobilistiche di TPL con immensi benefici sia in termini di efficienza nei collegamenti (velocità, attrattività, minori costi di gestione, riduzione emissioni specialmente nelle aree più urbanizzate). Allega alla nota alcuni studi svolti.

## Gli esiti sondaggio on-line

L'indagine sul quadrante Nord Ovest, attiva on-line dal 12 al 19 ottobre, è stata completata da 37 soggetti (su 175 invitati a partecipare) che appartengono, principalmente, alla pubblica amministrazione o sono portatori di interessi economici. Obiettivo del sondaggio è verificare l'analisi SWOT locale e raccogliere i punti di vista e le osservazioni degli attori con competenze specifiche intervenuti.



Nelle pagine che seguono sono schematizzati gli esiti dell'indagine on-line indicando, per ogni elemento della SWOT, gli aspetti condivisi e i suggerimenti di integrazione proposti dal territorio.

Si evidenzia che le diverse competenze che caratterizzano i soggetti coinvolti nell'indagine hanno comportato, a seconda dei casi, una maggiore o minore difficoltà nella valutazione delle informazioni di dettaglio. In particolare, si sono rilevate incertezze nell'espressione di un parere su alcuni indicatori del PRMT (rapporto tempo medio di viaggio con mezzo privato/pubblico; rapporto Ricavi/Costi del TPL; coefficiente di occupazione auto; indice di mortalità rispetto agli incidenti stradali; consumo di carburante tradizionale; emissioni di inquinanti da trasporti) e su alcuni fattori socio-economico e territoriali (percentuale di disoccupati; caratteristiche del settore terziario e del settore produttivo).

## PUNTI DI FORZA

I principali punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Ruolo di centralità (polo attrattore di Torino) rispetto a tutta la regione e con maggiore accessibilità.
- Propensione all'innovazione e investimenti privati in ricerca. Cresce il ruolo del privato e delle fondazioni bancarie.
- Settore automotive in transizione verso la mobilità elettrica e ibrido, nonché auto a guida autonoma.
- Forte tendenza a spostarsi col mezzo pubblico, rispetto al resto del territorio. Per le medie distanze si privilegia il TPL su gomma.
- Forte propensione all'esportazione delle merci, anche verso l'estero.
- Nodo di Torino è un forte generatore e attrattore di traffico merci, sia stradale, sia ferroviario.
- Addensamenti produttivi manifatturieri concentrati in modo consistente nell'area metropolitana torinese.
- Recente crescita delle infrastrutture per la mobilità dolce

Gli attori locali hanno, inoltre, evidenziato altri fattori che ritengono costituire i punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- Eccellente Metropolitana di Torino.
- Organizzazione capillare a radiale Sistema Ferroviario Metropolitan (SFM).
- Autostrada ferroviaria Piemonte-Francia per le merci.
- Presenza del trasporto pubblico non di linea.
- Collegamento alta velocità.
- Presenza dell'Aeroporto di Torino-Caselle.
- Suddivisione in zone.
- Forte propensione del quadrante ad integrarsi con la portualità con ruoli differenziati rispetto ai restanti quadranti della Regione.
- Eccellenze industriali e del sapere nel comparto ferroviario e della mobilità.

## PUNTI DI DEBOLEZZA

I principali punti di debolezza del sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Scarsa connettività ai corridoi infrastrutturali internazionali.
- Preponderante utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti.
- Area maggiormente urbanizzata del Piemonte e con un elevato consumo di suolo per infrastrutture.
- Metà del parco veicoli piemontesi circola in questo Quadrante.
- Elevato volume di traffico merci su strada, in particolare sulla rete autostradale.
- Sistema di intermodalità non sempre efficiente.
- Eterogeneità del quadro infrastrutturale con alcuni sub ambiti sfavoriti (es. Canavese).
- Incompleti collegamenti con l'aeroporto di Caselle.

Gli attori locali hanno, inoltre, evidenziato altri fattori che ritengono costituire i punti di debolezza del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- Scarso utilizzo dell'interporto di Orbassano come importante centro di smistamento merci nella Regione e nel Nordovest.
- Terzo valico rischia di relegare area metropolitana di Torino a periferia dell'asse Milano-Genova (per le merci e il turismo).
- Servizi di trasporto pubblico extraurbano su gomma sempre meno frequenti.
- Scarso sviluppo e integrazione della mobilità dolce con i sistemi di mobilità pubblica (ferro e gomma).
- TPL unicamente sviluppato a raggio verso il capoluogo (incompletezza delle connessioni tra aree omogenee e assenza di un sistema di gronda).
- Scarsa sviluppo del servizio ferroviario metropolitano ad estensione provinciale.
- Scarsità di risorse dedicate al TPL.
- Inadeguatezza del sistema di tariffazione del TPL (Costi degli abbonamenti elevati e disomogeneo) pedaggio fosse in funzione dei chilometri effettivamente percorsi.
- Età media del parco autobus elevata.
- Carezza di supporto alla mobilità delle persone disabili.
- Insufficienti parcheggi di interscambio auto/mezzo pubblico.
- Scarsa integrazione tra nodi della rete (merci)
- Scarsa integrazione tra le diverse modalità di trasporto.
- Scarsa accessibilità agli ospedali di zona (ASO Rivoli, AOU San Luigi e IRCC Candiolo) con il TPL.

## OPPORTUNITÀ

Le opportunità per il sistema della mobilità e dei trasporti indicate nell'analisi della Regione sono state tutte condivise dal territorio e riguardano:

- Area su cui si concentrano una molteplicità di funzioni.
- Elevato livello dell'offerta formativa secondaria e universitaria sempre più attrattiva.
- Forte incidenza sull'economia regionale (>50%), sia in termini di occupati, sia di PIL.
- Ristrutturazione delle specializzazioni manifatturiere tradizionali (automotive, aerospazio, ICT, macchine utensili, meccatronica).
- Vocazione ancora industriale e trasformazioni in Industria 4.0 per accrescerne la competitività.
- In crescita il terziario (attività e occupati) con buone prospettive di sviluppo per logistica, turismo, cultura, tempo libero, servizi sanitari e alle imprese.
- Emergono nuove specializzazioni come l'agricoltura bio, l'economia circolare (ambito energetico), logistica, utilities.

Gli attori locali hanno, inoltre, evidenziato altre opportunità per lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti del Quadrante:

- Essere parte di una comunità che, pur diversificata, consente di tenere insieme aspetti tra loro coadiuvanti.
- Aumento della sensibilità delle persone ai problemi di traffico, inquinamento e responsabilità individuali in merito.
- Aumento del turismo di prossimità.
- Riqualficazione di aree con vocazione di dry port.
- Integrazione del quadrante col resto della Regione e con la Lombardia (piattaforma territoriale competitiva di larga scala).

## MINACCE

Le minacce per il sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Lenta costruzione di una leadership istituzionale di Quadrante con una visione strategica di area.
- Carenza di risorse e di investimenti pubblici finalizzati a rendere attrattivo il Quadrante.
- Forte contrapposizione, in termini di occupazione, tra aree urbane e peri-urbane rispetto alle aree montane e a quelle meno accessibili.
- Difficoltà delle PMI a sostenere la competizione internazionale per l'assenza di adeguati investimenti.
- Forte impatto delle vendite on-line sul commercio locale urbano.
- Declino dell'aeroporto di Caselle.
- Incertezze sulla vocazione dell'Interporto SITO.

Gli attori locali hanno, inoltre, evidenziato altri fattori che possono costituire minacce per lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti del Quadrante:

- Mancanza di sinergia tra imprese di produzione e imprese del trasporto.
- Il declino della domanda incide sul declino degli hubs di trasporti (es. Caselle e Sito).
- Incertezza nello sviluppo delle grandi opere infrastrutturali (es. Torino - Lione) che implica impatti meno significativi per il territorio.



## Abstract

Il Quadrante comprende due province, Alessandria e Asti, caratterizzate da tratti comuni (zone rurali, territorio Unesco), di cui la prima, in particolare, presenta tendenze centrifughe extraregionali. Il policentrismo del Sud-Est del Piemonte trova riscontro anche nelle problematiche relative ai trasporti e nelle aspettative e desiderata espressi dai principali attori intervenuti al dibattito.

Una realtà attiva sul territorio è SLALA: fondazione che si occupa di logistica e mobilità delle persone e che riunisce gli enti locali di maggiori dimensioni insieme ad associazioni di categoria, fondazioni bancarie e soggetti privati di natura commerciale. Tra le problematiche principali del Quadrante risultano quelle connesse al trasporto passeggeri per garantire l'accessibilità alla popolazione dispersa delle aree rurali, le connessioni ferroviarie verso le maggiori polarità del Nord e del Centro del Paese e un miglior cadenzamento degli orari delle linee esistenti (ripristino Intercity). L'assetto di trasporto pubblico ferroviario oggi dipende da una governance in cui sono coinvolte tre regioni (Piemonte, Lombardia e Liguria), che dovrebbero dialogare e costituire una cabina di regia su orari e tipologie di abbonamento, in modo da rendere più funzionale e competitivo il "corridoio territoriale" tra le città del sud Piemonte, i poli metropolitani di Torino e Milano e l'arco ligure. Viene anche sottolineata la necessità di ripristinare alcune linee sospese di collegamento tra i territori Unesco, con ricadute in termini sia di ripopolamento dei territori sia di incremento delle presenze turistiche. Sul fronte del trasporto merci si evidenzia come lo scalo ferroviario del capoluogo sarà al servizio delle merci che transitano da Genova e dal Mediterraneo e sono dirette ai mercati del cuore dell'Europa: il nuovo smistamento del Basso Piemonte prevederà una modalità innovativa di collegamento ferroviario fra i porti di Genova e Savona con l'obiettivo di garantire un maggiore traffico ferroviario e alleggerire la pressione sui porti liguri.

Tutti gli stakeholders rimarcano la necessità di una forte integrazione modale ferro-gomma, sia per passeggeri che per le merci. Le associazioni di categoria evidenziano la rilevanza della logistica retroportuale, in vista anche di maggiori flussi merci previsti in arrivo nei porti liguri conseguenti al ruolo centrale dell'interporto di Rivalta Scrivia e al cluster logistico che comprende la fascia compresa tra Tortona e Novi Ligure; al contempo evidenziano anche la necessità di investimenti in manutenzione in un'area a rischio dissesto idrogeologico. Il tema della fragilità del territorio e del dissesto idrogeologico è anche sottolineato dagli enti di ricerca come elemento cruciale: gli interventi di messa in sicurezza devono accompagnare gli interventi di completamento del Terzo Valico, che, unitamente agli investimenti nelle zone logistiche semplificate e nel nodo ferroviario di Alessandria, contribuiranno a rafforzare la vocazione logistica dell'area.

Le parti sociali e le associazioni di categoria insistono sul miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico, sia a favore delle aree interne e rurali, sia ferroviaria verso le dorsali adriatica e tirrenica, in quanto l'accessibilità del territorio, oltre a costituire un fattore di competitività, potrebbe aiutare ad evitare lo spopolamento in corso.

## Gli spunti di riflessione degli attori locali

Il tavolo del **Quadrante SUD EST** si è tenuto il 12 ottobre 2020 presso la sede della Provincia di Asti. Il presente report offre una sintesi degli aspetti evidenziati dai 60 partecipanti che sono intervenuti al dibattito in presenza, da remoto, trasmettendo memorie scritte e partecipando al sondaggio on-line.

### LE ISTITUZIONI

#### COMUNE DI GASSINO

Segnala il progetto di tangenziale o gronda est di Torino come opera strategica per tutto il Piemonte.

### GLI ENTI DI RICERCA e ORDINI PROFESSIONALI

#### ORDINE INGEGNERI Asti

Parole chiave: insediamenti rurali (decentrati e isolati); rete ferroviaria minore; rischio (idraulico e geologico).

Il territorio è caratterizzato da insediamenti rurali che necessitano di collegamenti. La rete ferroviaria inutilizzata (su Asti e Alessandria) è un patrimonio che si va perdendo (Alba-Asti; Casale-Asti; Chivasso-Asti): Asti-Alba è fondamentale per i rapporti economici delle due città, non ultimo il tribunale, e di collegamento a territorio a tutela UNESCO; Asti-Casale e Asti-Chivasso sono valutate di pregio turistico/paesaggistico per i territori incontaminati che attraversano e le architetture delle stazioni che collegano.

La fragilità idrogeologica ha importanti ricadute sulla manutenzione dell'esistente: fondamentale il controllo e monitoraggio delle opere esistenti; occorre alzare il livello di guardia per le nuove opere rispetto a quanto attualmente previsto dalla normativa.

### LE PARTI SOCIALI

#### DIOCESI ASTI-ACQUI-CASALE MONFERRATO

Parole chiave: connessione; fruibilità.

Il Quadrante mostra difficoltà negli spostamenti interni all'area e verso Novara e Milano: occorre un aumento di capacità del TPL di connessione. La fruibilità è elemento essenziale per alcune categorie che hanno necessità di servizi sanitari ed educativi (alta formazione universitaria). Ad Alessandria c'è la possibilità di migliorare la mobilità ciclabile con importanti effetti sulle relazioni inter-umane. Attenzione anche alla sostenibilità ambientale, soprattutto per il casalese e il Monferrato.

#### FILT CGIL

Importanza di investire nel settore TPL; negli anni l'offerta si è ridotta drasticamente e oggi alcuni Comuni sono praticamente isolati. E' importante far crescere la domanda del trasporto di massa, sia come risposta ecologica che come risposta socio-economica, legata alla riduzione dei salari. Il Piemonte ha 110 aziende di TPL (tra gomma e ferro) e fa fatica a realizzare economie di scala: le gare di bacino potrebbero essere soluzione, così come completare il progetto BIP che potrebbe essere esteso a tutti i tipi di mobilità (treno, bus, bici, monopattino). Per il trasporto merci, l'alessandrino è il fiore all'occhiello del Piemonte: siamo retroporto di La Spezia (lo possiamo essere di Genova e Savona) con spazi immensi per implementare nodi logistici funzionali ai traffici sia con l'estero che con il resto d'Italia. Sono necessari investimenti per poter attrarre; occorre investire nella rottura di carico.

### LE PARTI ECONOMICHE

#### CONFINDUSTRIA Alessandria

Parole chiave: logistica retroportuale; infrastrutture viarie (cantierabili e manutenzione); università tripolare e orientamento tri-metropolitano.

Orientarsi al 2050 va bene, ma occorre anche attenzione al programmato nel breve periodo che invece ha risposte sempre più distanti e dilatate nel tempo. La logistica retroportuale è legata a Genova, la Spezia e speriamo a Savona; Rivalta Scrivia è in primo piano rispetto ad altri scali: Alessandria non è un progetto ma è ancora alla fase di "studio di progetto". La pianificazione deve completare i progetti a partire da ciò che è cantierabile e fare le scelte dove anche il privato può investire. L'incerta manutenzione crea sempre più colli di bottiglia. Occorre utilizzare al meglio quello che c'è (ottimizzare i caselli); dedicare alle merci reti stradali specifiche; creare aste di collegamento tra le autostrade e i poli industriali. Si è realizzata l'Università tripolare

(Alessandria, Novara, Vercelli) come seconda Università del Piemonte: bisogna immaginare l'integrazione tra infrastrutture ma anche per la mobilità. Si segnala come lo snodo di Tortona permetterebbe di potenziare i collegamenti verso Milano.

Infine, suggeriscono alcune revisioni ai documenti di lavoro pubblicati sul sito web regionale e segnalano alcune azioni prioritarie per le infrastrutture a servizio della logistica e della mobilità delle persone, in riferimento alle quali trasmettono memorie scritte.

#### SLALA

Il Quadrante è stato isolato dalle lunghe percorrenze: occorre che sia collegato verso sud (Roma) e verso nord (Svizzera) lungo l'asse Reno-Alpi. L'area deve tornare ad essere interessata dai percorsi nazionali e internazionali; uno sguardo particolare all'attrattività dell'asse del Sempione, da rivalutare sia in termini logistici che turistici (interesse reciproco di Svizzera e Liguria).

Altro tema è la dorsale tirrenica, anche per l'accessibilità del territorio: occorre rimodulare l'offerta estendendo la visione da locale a regionale: la Regione deve partecipare al ridisegno dei treni intercity e sostenere il rafforzamento delle dorsali. Si segnala il progetto di dorsale sud di mobilità metropolitana (Torino-Asti, Alessandria-Milano) per migliorare il collegamento con Milano: fondere la mobilità ferroviaria verso Torino con quella verso Milano aumenta la sostenibilità finanziaria dei servizi. Importanza di un abbonamento unico integrato per il Piemonte (in Lombardia l'abbonamento, operativo ad Alessandria, vale su tutto il territorio regionale e su tutti i mezzi). Occorrerebbe ampliare le competenze dell'AMP con una maggiore possibilità di gestione locale. E' importante ripristinare i servizi ferroviari sospesi e sviluppare una maggiore integrazione treno/bus secondo direttrici di sviluppo territoriale (es Tribunale Asti-Alba-Bra, servizi turistici verso il mare).

Allega studi (dicembre 2019) proposte servizi intercity (di programmazione MIT - Trenitalia e RFI)

Nel sondaggio on-line segnala che esiste un'infrastrutturazione sottovalutata per un terzo e sospesa all'utilizzo per due terzi: la rete ferroviaria complementare riportata all'attivo potrebbe essere importante adduzione allo scalo merci accorciando in termini di distanza minima la convenienza al ricorso del ferro rispetto alla gomma per gli operatori della logistica, andando a dare maggiore forza allo scalo di Alessandria Smistamento. Altri scali presenti in provincia possono sicuramente essere attrattivi per altre funzioni: Novi San Bovo potrebbe essere un ottimo centro manutenzione e ricovero locomotive essendo poco fruibile dal punto di vista di formazione treni e sottodimensionato rispetto al ruolo che si impone nell'area vasta alessandrina. Il superamento dei campanilismi ed una ripartizione delle competenze sono alla base di una rete che essa stessa faccia rete. Il trasporto viaggiatori diventa implementazione del trasporto merci nell'utilizzo delle linee e l'accresciuta offerta in un ambito di domanda potenziale porterebbe a ottimi risultati di frequentazione a beneficio di tutto il territorio. Occorre altresì una forte integrazione modale ferro-gomma e l'inserimento di una rete di autoservizi complementare e integrativa all'ossatura ferroviaria, laddove anche sostitutiva dove i flussi e le potenzialità di efficacia sono compatibili con la domanda potenziale e laddove l'infrastruttura abbia maggiore servizio sul territorio come dedicata alla logistica (Alessandria - Ovada per esempio). Resta prioritario un impiego e un ripristino dell'infrastruttura ferroviaria laddove questa sia sospesa per criticità infrastrutturali ma abbia ampie possibilità di successo, il riferimento è alla dorsale Asti/Alessandria - Alba e Alessandria - Casale - Vercelli. Così come l'avvio del servizio fra Casale e Mortara.

La caratterizzazione di domanda debole dei bacini alessandrini (parliamo di un ambito policentrico in particolare sulla provincia di Alessandria) è stata indotta da una sistematica riduzione dell'offerta accompagnata da una pessima gestione. Indipendentemente dall'effetto Covid l'inserimento di un nuovo vettore affidabile su una rete povera, priva di pianificazione da tempo se non da programmazione a continua contrazione, come quella del TPL ex provincia di Alessandria dimostra come il passaggio da area a domanda debole ad area a domanda forte sia facilmente possibile, con ovvio beneficio socioeconomico su tutta l'area vasta, razionalizzando l'offerta e proseguendo su implementazioni successive che seguano il trend di crescita della domanda. Le stesse caratteristiche socioeconomiche descritte dallo studio Ires, rivelano come la transizione da area con indici negativi a territorio dinamico sia facilmente ottenibile con una offerta di trasporto pubblico razionalizzata e efficace che tenga conto non solo degli spostamenti sistematici (peraltro

crollati su induzione), ma anche degli spostamenti occasionali che le diversificate attività produttive possono domandare investendo sull'offerta.

## LE PARTI AMBIENTALI

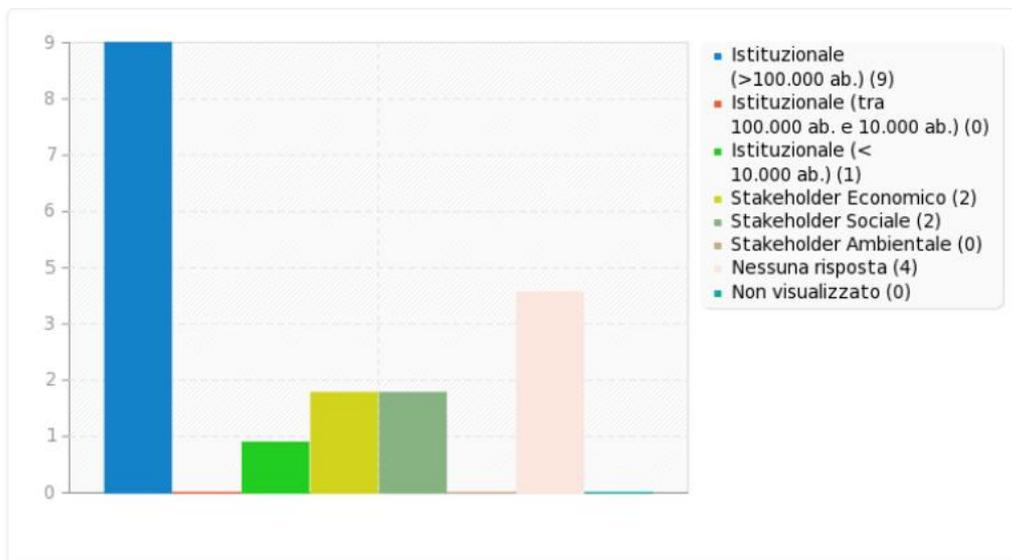
### PRONATURA

Nel sondaggio on-line segnala l'opportunità di un'alternanza dei trasporti passeggeri veloci (Thello) da Nizza (e oltre) - Ventimiglia – Savona - Milano C.le (e oltre verso Venezia), ora via Genova P.P. ora via Torino Porta Susa, mediante riqualificazione (automatismi, e sicurezza, abolizione PL e velocità 220 km da Ceva a Trofarello, raddoppio Savona - S. Giuseppe di Cairo) assorbendo delle attuali Freccerosse Torino - Venezia, sostituite da Frecceargento, magari di nuova generazione con velocità massima di servizio, sulle esistenti linee di esclusiva Alta Velocità, di 300 kmh.

Un aspetto critico riguarda dal cattivo coordinamento tra i diversi sistemi di trasporto, in particolare, tra ferrovie e mezzi su strada. Lo scheletro costituito dalle ferrovie dovrebbe cessare di essere insidiato da mezzi del TPL su strada, doppiati di quelli ferroviari, mentre dalle singole stazioni ferroviarie (trasformate sostanzialmente in tanti mini-nodi) dovrebbero irradiarsi tutti i sistemi di trasporto su strada, dagli autobus di linea a quelli a chiamata, al noleggio auto e biciclette come fattori di massima attrattività (anche economica) del sistema misto strada-rotaia. Per le merci suggerisce di studiare il sistema svizzero di mini-container trasportati per ferrovia nelle varie vallate sin dove esiste la ferrovia e scaricati nelle stazioni più vicine alla destinazione su mini-autocarri per il trasporto nell'ultimo miglio.

### Gli esiti sondaggio on-line

L'indagine sul quadrante Sud Est, attiva on-line dal 13 al 19 ottobre, è stata completata da 18 soggetti (su 137 invitati a partecipare) che appartengono, principalmente, gli attori principalmente appartengono alla pubblica amministrazione, ad associazioni di categoria e parti sociali. Obiettivo del sondaggio è verificare l'analisi SWOT locale e raccogliere i punti di vista e le osservazioni degli attori con competenze specifiche intervenuti.



Nelle pagine che seguono sono schematizzati gli esiti dell'indagine on-line indicando, per ogni elemento della SWOT, gli aspetti condivisi e i suggerimenti di integrazione proposti dal territorio.

Si evidenzia che le diverse competenze che caratterizzano i soggetti coinvolti nell'indagine hanno comportato, a seconda dei casi, una maggiore o minore difficoltà nella valutazione delle informazioni di dettaglio.

In particolare, si sono rilevate incertezze nell'espressione di un parere su alcuni indicatori del PRMT (Split modale, coefficiente di occupazione auto, morti da incidenti stradali, consumo energetico dei veicoli rispetto ai km percorsi, Traffico Medio Giornaliero, consumo di suolo da infrastrutture, caratteristiche parco veicoli circolanti) e su alcuni fattori socio-economico e territoriali (frammentazione dei sistemi urbani, decentramento abitativo, velocità di connessione della Banda Larga).

## PUNTI DI FORZA

I principali punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Territorio sviluppato lungo il Corridoio Europeo Reno-Alpi.
- Importante nodo logistico di rango europeo.
- Presenza di 3 scali merci ferroviari (Alessandria smistamento, Novi Ligure-S. Bovo e Casale Monferrato).
- Presenza di due centri intermodali (interporto di Rivalta Scrivia e di Arquata Scrivia).
- Servizi retro-portuali per Genova e La Spezia (Interporto di Rivalta Scrivia).
- Traffico merci nazionale del nodo di Villanova d'Asti prevalentemente costituito da treni da e verso SITO/Est Europa.
- Traffico merci ferroviario significativo sulle linee Torino-Alessandria in direzione Milano e Genova.
- Progetto di rilancio dello scalo merci di Alessandria-smistamento.

Il territorio ha, inoltre, evidenziato altri fattori che ritengono costituire i punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- presenza di una fitta rete ferroviaria, storica e sospesa, da riattivare senza consumare altro suolo e senza costruire nuove infrastrutture.

## PUNTI DI DEBOLEZZA

I principali punti di debolezza del sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Propensione all'uso del mezzo privato (72%).]
- Utilizzo del TPL limitato al solo 10% degli spostamenti sistematici.
- Direttrice ferroviaria Novara-Alessandria-Genova non adeguata agli standard europei per il trasporto merci.
- Interporto di Rivalta Scrivia forte generatore di traffico su gomma.
- Tratte autostradali (in particolare A21 in direzione Piacenza e A7 in direzione Genova) congestionate dal traffico di veicoli pesanti.
- Mancanza di soluzioni su alcune direttrici stradali (es. Asti-Cuneo).
- Elevate emissioni inquinanti da trasporto.
- Critica performance economica (Ricavi/Costi) delle aziende di TPL.
- Parziale disuso dei due scali merci ferroviari di Novi Ligure-S.Bovo e Casale Monferrato.
- Fragilità delle reti stradali e ferroviarie rispetto a eventi naturali

Il territorio ha, inoltre, evidenziato altri fattori che ritengono costituire i punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- Forte sottodimensionamento della produzione buskm e trenokm
- Patrimonio infrastrutturale senza un destino di recupero.
- Servizi ferroviari sospesi.
- Scarsa sistematicità nella programmazione di opere e nella definizione di priorità.
- Mancato adeguamento normativo ai picchi dei recenti fenomeni meteorologici.
- Scarsa integrazione intermodale tra il servizio TPL su gomma e su ferro, sia come servizio che come tariffe.
- Scarsa diffusione dei nodi d'interscambio con parcheggi scambiatori esterni.
- Scarso servizio verso Milano e la Lombardia e verso l'Emilia Romagna

## OPPORTUNITÀ

Le opportunità per il sistema della mobilità e dei trasporti indicate nell'analisi della Regione sono state tutte condivise dal territorio e riguardano:

- Concentrazione di abitanti e addetti nella struttura insediativa multipolare (Astigiano e Alessandrino).
- Vocazione agroalimentare dei comuni gravitanti attorno al polo di Asti.
- Molteplicità di attività produttive nell'alessandrino, con prevalenza manifatturiera e logistica.
- Università del Piemonte Orientale e Fondazioni attive in un'ottica di Quadrante.
- Consolidamento della componente produttiva orientata all'export e alla logistica.
- Sviluppo turistico di Asti, connesso a siti UNESCO delle Langhe-Roero e Monferrato
- Realtà produttiva dell'alessandrino molto diversificata con una manifattura altamente specializzata nella meccanica di precisione e logistica.
- Emergono nuove specializzazioni come l'agricoltura bio.

Il territorio ha, inoltre, evidenziato altre opportunità per lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti del Quadrante:

- Sviluppo produzioni di prodotti tipici e produzioni presidi slow food Provincia di Alessandria.
- Alessandrino come ambito socioeconomico di raccordo fra Piemonte, Lombardia, Liguria e Emilia-Romagna.
- Presenza di numerosi movimenti locali spontanei e tavoli di studio sulla mobilità sostenibile per i pendolari, le merci e i turisti.
- Presenza di attrattori culturali (castelli, palazzi, chiese e pievi romaniche).
- Prossimità a aeroporti internazionali.

## MINACCE

Le minacce per il sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Varietà morfologica e insediativa del territorio.
- Indebolimento del coordinamento territoriale dovuto alla transizione delle Province.
- Mancanza di indirizzi strategici di Quadrante.
- Marcato declino demografico e invecchiamento della popolazione.
- Disallineamento quali-quantitativo tra domanda e offerta di lavoro.
- Elevato tasso di disoccupazione, in particolare nelle aree meno accessibili.
- Crisi industriale di grosse aziende della provincia e del distretto del freddo.

Gli attori locali hanno, inoltre, evidenziato altri fattori che possono costituire minacce per lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- Dissesto idrogeologico e scarsa attenzione alle infrastrutture esistenti.
- Tendenza a mettere in competizione le modalità di trasporto invece che in sinergia.
- Mobilità sostenibile penalizzata da scelte politiche che favoriscono il trasporto privato su gomma.
- Scarsa integrazione della programmazione del TPL con la pianificazione territoriale e dei servizi.
- Mancato coordinamento dei servizi TPL con quelli delle Regioni limitrofe



Il Nord Est comprende un territorio composito (Province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola e Vercelli) con un tessuto produttivo manifatturiero variegato e caratteristiche socio-economiche in alcuni tratti comuni (distretto tessile, vocazione agricola e turistica) e in parte molto differenziate. Novara (sede dei Dipartimenti di Medicina e Scienza del Farmaco) e Vercelli (sede del Dipartimento degli Studi Umanistici) si relazionano con Alessandria (sede dei Dipartimenti di Scienze e Innovazione, di Giurisprudenza e Scienze politiche, economiche e sociali): si tratta di un altro corridoio nord-sud che, sovrapposto al corridoio TEN-T, rappresenta un corridoio socioeconomico e deve trovare un'applicazione trasportistica a livello locale. In analogia a quella universitaria, le località poste sul corridoio esprimono una sinergia di programmi di investimento per un unico brand: un'offerta unica (senza competizione interna) e completa per la molteplicità di eccellenze che esprime. Un'adeguata programmazione locale, dal Verbano verso Novara, consentirebbe la massima estrinsecazione della potenzialità del corridoio nel quale le infrastrutture per le merci possono e devono essere usate anche per i passeggeri regionali.

Le Istituzioni intervenute ai tavoli hanno sottolineato la presenza di importanti polarità (Città della Salute e della Scienza, Università; Distretto dei laghi) bisognose di una miglior connessione sia stradale sia legata all'offerta di trasporto pubblico. La logistica è asset economico fondamentale del Quadrante per la posizione strategica di Novara, in cui ad investimenti pubblici si accompagnano interventi privati.

L'Università ha evidenziato la centralità della logistica intermodale in particolare relativa all'asse Nord-Sud e la necessità di migliorare e rafforzare la formazione professionale per aumentare il valore aggiunto del settore. Prioritarie per il Quadrante risultano inoltre le connessioni con Malpensa, in considerazione della vocazione turistica lacuale nei territori del VCO e del Novarese.

Le associazioni di categoria e le parti sociali confermano l'importanza della formazione nel settore logistico e una migliore accessibilità di tutti i territori, attraverso infrastrutture stradali (la Pedemontana) e ferroviarie (elettrificazione Biella-Santhià) a servizio delle attività produttive del territorio (manifattura) e del turismo. L'asse del Sempione può rivelarsi una valida alternativa non solo per il turismo ma anche per altri attraversamenti merci per cui risulta necessario migliorare anche il collegamento in direzione del Gottardo. Inoltre molti residenti sono pendolari transfrontalieri (artigiani con sede legale in Italia e attività in Svizzera) per cui risulta urgente l'ammodernamento della rete stradale. Un altro punto su cui la programmazione regionale dovrebbe intervenire riguarda le risorse a favore del- trasporto lacuale internazionale e interregionale.

## Gli spunti di riflessione degli attori locali

Il tavolo del **Quadrante NORD EST** si è tenuto il 14 ottobre 2020 presso il Castello di Novara. Il presente report offre una sintesi degli aspetti evidenziati dai 65 partecipanti che sono intervenuti al dibattito in presenza, da remoto, trasmettendo memorie scritte e partecipando al sondaggio on-line.

### LE ISTITUZIONI

#### COMUNE DI NOVARA

L'amministrazione sta redigendo molteplici piani che riguardano la mobilità: il biciplan, il piano del traffico e del TPL. Il territorio è caratterizzato da importanti polarità (Città della salute e della scienza; Università Piemonte Orientale; Distretto dei laghi). La logistica è un tema importante per la posizione strategica di Novara con implicazioni per lo sviluppo del lavoro dal punto di vista occupazionale e imprenditoriale. Con nota dettaglia lo stato di attuazione in tema di ciclabilità; segnala che il servizio di bikesharing è stato sospeso nel 2017.

### GLI ENTI DI RICERCA e ORDINI PROFESSIONALI

#### UNIVERSITÀ PIEMONTE ORIENTALE

Parole chiave: infrastrutture; accessibilità; logistica.

Emerge una fotografia del contesto sbilanciato a favore di Novara; il territorio è moderatamente ben infrastrutturato, tuttavia il confronto con le istituzioni locali evidenzia il permanere di alcune criticità. La connessione tra le tre realtà polari universitarie (Novara, Vercelli, Alessandria) è deficitaria (da approfondire il collegamento stradale Novara – Vercelli e i servizi di TPL). La valenza turistica del territorio evidenzia l'importanza del collegamento con Malpensa (aeroporto del nord-ovest e non solo lombardo): il collegamento ferroviario c'è, ma con problemi di disservizio nelle frequenze e nell'interscambio; il collegamento stradale implica il completamento della tangenziale di Novara, determinante anche per il settore manifatturiero. Per la logistica il fattore qualificante del Quadrante è la connessione con i due corridoi (rilevante quella ferroviaria nord-sud); Novara punta alla logistica intermodale (diversa dalla logistica stradale); un ruolo anche a Vercelli per l'intermodale sulla direttrice est-ovest (Magazzini Generali dei Trafori). La logistica intermodale richiede infrastrutture e qualificazione professionale. La logistica stradale si è sviluppata negli ultimi 20 anni lungo l'A4; non ci sono più spazi sfitti (logistica immobiliare; logistica della moda a Trecate; Agognate e Galliate sfruttano vicinanza A4).

All'interno del Quadrante vi sono realtà diverse; il turismo riguarda i laghi ma anche Novara (business tourism); il nodo aeroportuale è utilizzato anche dei residenti (verso Italia o estero). Altro asse dimenticato è quello della pedemontana.

### LE PARTI SOCIALI

#### ASSOCIAZIONE PENDOLARI BIELLESI

Con nota segnalano l'importanza di:

Interventi su linee ferroviarie: - Creazione servizio ferroviario diretto orario Biella - Torino Lingotto – Biella – a completamento elettrificazione Biella Santhià a dicembre 2021 - Elettrificazione linea Biella Novara e velocizzazione a 130km con strutturazione di un servizio ferroviario biorario diretto Biella Milano - Ripristino da Dicembre 2020 servizio ferroviario cadenzato orario pre-covid. - Eliminazione di almeno il 70% dei passaggi a livello presenti sulle linee ferroviarie biellesi (circa 50 su 70 totali)

Interventi su linee bus: - Implementazione del servizio bus urbano in Biella (doppia linea circolare ogni 30 minuti (oggi singola circolare) + servizio veloce stazione Biella San Paolo – Città Studi ogni 30 minuti in coincidenza con orario dei treni nei poli Movicentro di Biella e Cossato. - Implementazione e riorganizzazione da parte Agenzia Mobilità Piemontese del servizio bus extraurbani verso i principali poli biellesi (Valdilana, Oropa, Viverone, Graglia, ecc..) e Vercelli, in coincidenza con orario dei treni nei poli Movicentro di Biella e Cossato.

## LE PARTI ECONOMICHE

### ALTA CAPACITA' GOTTARDO

Diventa sempre più urgente, anche alla luce del maggior traffico futuro di treni merci, realizzare la cintura ferroviaria di Novara onde evitare, come avviene oggi, l'attraversamento della Città. ACG ha già presentato una proposta a RFI, Regione Piemonte e ad Amici di Novara che andrebbe ripresa ed aggiornata.

### CONFARTIGIANATO

Parole chiave: infrastrutture; lavoro; territorio; competenze.

L'associazione è attiva su mobilità e logistica e collabora per progetti sul territorio nella preparazione delle figure professionali. Il tema del lavoro è prioritario per i giovani; se si pensa al lavoro bisogna pensare alle competenze (considerare anche autisti, autotrasportatori, magazzinieri, addetti alla logistica,..). Novara e Vercelli stanno orientando la formazione verso specializzazioni in campo logistico; esiste anche una "meta-logistica" dentro le aziende di produzione. Per la formazione è importante fare rete sul territorio e orientare i giovani verso settori trainanti. Il territorio deve fare ragionamenti ampi, non solo valorizzare le specificità locali: il quadrante ha relazioni anche con la Lombardia e la Liguria.

Con la memoria trasmessa, evidenzia i temi di maggiore interesse (qui in sintesi).

Un primo aspetto riguarda le infrastrutture: si evidenzia l'emergenza Sempione e alcuni colli di bottiglia della rete stradale.

Il Sempione (linea Domodossola) e il Gottardo (linea Chiasso) sono i principali collegamenti con il territorio Svizzero: l'analisi dei flussi merci evidenzia volumi simili sulle due direttrici per il trasporto su ferro ma molto diversi per quello su strada (30 camion/ora sul Sempione, 8 volte più grandi sul Gottardo); il Sempione evidenzia tratti di difficile percorrenza per un veicolo pesante e, in caso di problema sul Gottardo, non sarebbe una alternativa efficiente e sicura al trasporto delle merci su strada (reale impossibilità di convogliare il traffico merci Italia -Svizzera via Chiasso). La tratta è anche interessata dal trasporto di merci pericolose: la Confederazione Elvetica ha attuato un importante investimento per sistemi di raccolta in caso di sversamento e lamenta una non analoga attenzione da parte italiana.

Anche se il traffico merci ferroviario, verso la Svizzera, è in continuo aumento è comunque importante la sistemazione della SS 33 Domodossola - Passo del Sempione (adeguamento tra Varzo – Iselle e Confine di Stato di interferenze con l'abitato e messa in sicurezza da valanghe), riconosciuto itinerario internazionale E62. Per una migliore gestione dei flussi merci sulla direttrice del Sempione (strada e ferro) si propone la costituzione di: Conferenza Intergovernativa per il Sempione, organismo composto dagli enti e stakeholder di entrambe le rappresentanze italiane e svizzere (autotrasporto, mondo delle imprese, ecc); istituzione di un Osservatorio italiano che, come quello svizzero (Office fédéral des transports), monitori il traffico delle merci sui Passi del Sempione, San Gottardo e Gran San Bernardo (per conoscere tipologie e classi merceologiche del trasportato, informazioni utili per strategie di shift modale); velocizzare l'adeguamento della ferrovia a sagoma P/C 80 (almeno di una linea da Sempione- Domodossola a Novara); lavori di adeguamento del traforo ferroviario del Sempione (accordo Italia e Svizzera) ponendo maggiore attenzione alla direttrice Domodossola-Sempione.

Si richiamano anche alcuni importanti interventi sulle strade statali e provinciali: adeguare al traffico dei mezzi pesanti i ponti sul Ticino (di Oleggio e Galliate) con conseguente agevolazione del traffico locale per l'aeroporto di Malpensa; attivare il collegamento ferroviario Novara - Malpensa; rifacimento della SP 11 (Novara - Vercelli) a seguito della crescita localizzativa di insediamenti di logistica e di autotrasporto (problemi di congestione, anche di mezzi pesanti, e rallentamenti nell'attraversamento dei centri abitati, incidentalità); sistemazione della SS 34 del lago Maggiore (fondi stanziati ma lavori non iniziati), strategica per il turismo stagionale, per i pendolari (6.000 lavoratori italiani frontalieri e svizzeri che si spostano per lavoro, svago o acquisti più economici) e unico passaggio merci per il Canton Ticino; ripristino e riapertura della galleria di Omegna (unisce il Lago d'Orta all'Autostrada A26 verso Gravellona Toce) chiusa ormai da 3 anni con gravi ripercussioni alle attività produttive cuisiane.

Altri aspetti riguardano: il rinnovo del parco veicolare (stabilizzare i bandi regionali a favore delle micro piccole e medie imprese esteso anche alle imprese di autotrasporto merci conto terzi perché le imprese possano programmare il rinnovo graduale); una sostenibile navigazione dei laghi (rendere più efficiente il

servizio con orari, coincidenze e informazioni integrate con gli altri sistemi di trasporto via terra, e fra le due regioni/province, sia per la domanda turistica, stagionale, sia per i residenti, lavoratori e studenti); la logistica come opportunità occupazionale per il Piemonte orientale (i dati evidenziano una continua crescita localizzativa di imprese di logistica, soprattutto Novara e Vercelli).

Si fa un focus su:

- sviluppo della logistica: a Novara, oltre all'espansione di CIM, è in crescita il polo di Agognate, sono completati nuovi spazi nell'area ex Magazzini Cariplo (Sant'Agabio, accanto a Boschetto), è prevista l'espansione del polo della moda di Trecate. Nel vercellese è recente l'insediamento di Amazon. L'ampliamento di Cim (2021, verso Pernate) prevede l'entrata in scena di nuovi soggetti già operativi sul mercato (società Hupac di Busto Arsizio), iniziative che preludono importanti ricadute occupazionali positive per il Quadrante NE. Confartigianato può svolgere ruolo di facilitatore tra strutture/servizi/imprese; in questa ottica è portavoce delle aziende che usufruiscono dei servizi resi da CIM e che evidenziano: necessità di incrementare gli spazi per i container del CIM-Boschetto; procedure per snellire tempi di arrivo/scarico/carico dei camion; controllo sull'uso adeguato degli spazi (es. stanziamenti ad oltranza di mezzi nei parcheggi). Nel Verbano Cusio Ossola - area di Domo Il è prossimo l'insediamento di un importante operatore intermodale (utilizzo di nuove tecnologie per il carico dei semirimorchi sui treni): per il miglioramento dell'area si propone il progetto del Polo del Freddo (di Città metropolitana di Milano) che necessita di sinergie per consentire positive ricadute occupazionali per il territorio;

- mobilità nelle aree marginali e montane: integrazione tra attività di TPL e attività di trasporto pubblico non di linea (Taxi - NCC - Autobus con conducente); la nuova programmazione 2021-2027 è opportunità per sperimentare una nuova politica (modello trentino) caratterizzata da: contributi a fondo perduto per i comuni delle aree marginali per l'acquisto di mezzi per il trasporto scolastico e di persone (superiori ai 9 posti, favorendo veicoli ibridi/elettrici) con vincolo di darli in gestione a micro imprese locali (consorzi di micro imprese di trasporto pubblico non di linea); tavolo regionale per rivedere i servizi a domanda debole (da linea al fuori linea con una gestione a chiamata) riconoscendo un "costo fisso di disponibilità" (50% dell'attuale costo della linea a domanda debole) al privato che garantisce il servizio a prezzo calmierato per le tratte prime coperte dalla linea; promuovere l'aggregazione delle imprese di TPNdL per creare strutture idonee, funzionali anche al turismo in area montana (aumento della resilienza delle microimprese montane grazie alla diversificazione delle loro attività e la promozione di un nuovo sistema di trasporto locale coordinato nelle aree marginali per una maggiore fruizione turistica attraverso forme di "micro trasporto collettivo a chiamata");

- competenze del settore autotrasporto e logistica: la forte crescita del settore della logistica (Novarese e Vercellese), ulteriormente incrementato dallo sviluppo della logistica nelle aziende di produzione (metasettore logistico), sta determinando una forte domanda di personale qualificato.

A Novara è attivo il percorso formativo specifico dell'ITS-Tecnico Superiore per l'infomobilità e le infrastrutture logistiche (per diplomati, gratuito, biennale, di Alta Specializzazione Tecnica – V Livello EQF); a Vercelli è stato avviato un percorso formativo IFTS di Tecnico per la programmazione, produzione e logistica (Specializzazione tecnica superiore - IV Livello EQF). E' necessaria una maggiore sinergia tra aziende ed enti formativi per una migliore corrispondenza tra aspettative del mondo imprenditoriale e le competenze delle nuove figure professionali. Utile anche un maggior coordinamento tra gli ITS per coprire tutti i livelli e tipologie di specializzazioni richieste dalle imprese (specializzazione elevata ma anche di profilo più basso); utili anche politiche attive per il lavoro, per la riduzione dei disallineamenti tra domanda e offerta di figure professionali. Il sostegno pubblico va anche per promuovere la figura dell'autista, con immediati spazi occupazionali (si approfondiscono gli aspetti di riforma che IRU chiede ai Governi: abbassare a 18 anni l'età per la patente superiore o per la qualifica di autista professionale in modo da alleviare, nel lungo periodo, la carenza di autisti e contrastare la disoccupazione giovanile).

CAMERA DI COMMERCIO Biella-Vercelli

Parole chiave: equità (di trattamento dei territori); presidio (accessibilità ai territori remoti); opportunità (accessibilità per turismo e residenzialità)

#### DISTRETTO LAGHI E VALLI OSSOLANE

Per il quadrante, oltre alla logistica, è anche importante il turismo. E' importante capire come sarà trattato il tema della mobilità ciclabile. Il territorio è attraversato da flussi turistici (da Gottardo e Sempione) che occorre intercettare, per creare economia ed occupazione, e che sono interessati all'offerta di reti ciclabili. Va riconosciuta l'importanza della vicinanza di Malpensa.

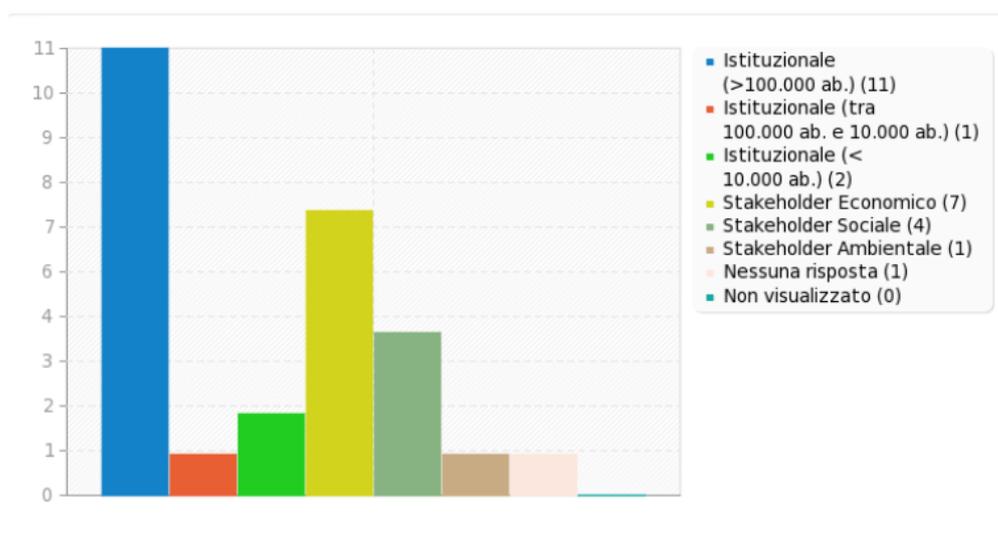
#### UNIONE INDUSTRIALE di Novara

Parole chiave: assi di collegamento

Importanza dell'asse del Sempione non solo per il turismo ma anche come alternativa ad altri attraversamenti (es. interruzione del tunnel del Monte Bianco); migliorare il collegamento in direzione del Gottardo (A26): il passaggio con mezzi pesanti per arrivare a Bellinzona è pressochè impossibile (decongestionare la strada di Como ed avere altro collegamento per le merci dirette a nord); la statale del Lago Maggiore ha frequenti problemi e necessità di un intervento strategico: molti residenti sono pendolari transfrontalieri (artigiani con sede legale in Italia e attività in Svizzera); le strade di sponda del Lago d'Orta: quella occidentale presenta problemi per il crollo di un ponte (utilizzata dai lavoratori del distretto rubinetti); quella orientale è interrotta per lavori sulla tangenziale di Omegna. Il turismo di Quadrante è quello dei laghi (con ricadute sulla città di Novara) ed è in crescita. Per quanto riguarda la logistica, le aziende del VCO tendono a tenerla all'interno (20% circa); alcune aziende fanno servizi logistici per le Asl (elevata specializzazione)

## Gli esiti sondaggio on-line

L'indagine sul quadrante Nord Est, attiva on-line dal 15 al 23 ottobre, è stata completata da 27 soggetti (su 122 invitati a partecipare) che appartengono, principalmente, alla pubblica amministrazione o sono portatori di interessi economici. Obiettivo del sondaggio è verificare l'analisi SWOT locale e raccogliere i punti di vista e le osservazioni degli attori con competenze specifiche intervenuti.



Nelle pagine che seguono sono schematizzati gli esiti dell'indagine on-line indicando, per ogni elemento della SWOT, gli aspetti condivisi e i suggerimenti di integrazione proposti dal territorio.

Si evidenzia che le diverse competenze che caratterizzano i soggetti coinvolti nell'indagine hanno comportato a seconda dei casi, una maggiore o minore difficoltà nella valutazione delle informazioni di dettaglio.

In particolare, si sono evidenziate incertezze nell'espressione di un parere su alcuni indicatori del PRMT (Split modale, coefficiente di occupazione auto, rapporto Ricavi/Costi del TPL, consumo di suolo da infrastrutture, morti da incidenti stradali, tempo medio di viaggio col mezzo pubblico, Traffico Medio Giornaliero) e su alcuni fattori socio-economico territoriali (comparto manifatturiero di Biella, densità abitativa del vercellese, indice di vecchiaia del biellese).

## PUNTI DI FORZA

I principali punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Area localizzata all'incrocio dei due corridoi Europei Reno-Alpi e Mediterraneo.
- Alti livelli di dotazione infrastrutturale (Novara e Vercelli).
- Rafforzamento del ruolo di Novara nella logistica e incremento dei volumi di traffico merci.
- Interporto CIM caratterizzato da servizi internazionali.
- Nuova vocazione logistica di Vercelli.
- Domodossola, nodo di accesso al Sempione per il trasporto delle merci su ferro da e verso il Nord Europa.
- Forti relazioni tra il nodo di Domodossola e CIM, Gallarate, Milano-Smistamento e Mortara.
- Importante snodo stradale e ferroviario della fascia pedemontana (Borgomanero).

Il territorio ha, inoltre, evidenziato altri fattori che ritengono costituire i punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- Elevata accessibilità ad infrastrutture (asse Torino-Milano) e servizi con economie di scala e di alta specializzazione.
- Presenza di funzioni intermodali (ferro-gomma) a Novara e Vercelli.
- capacità di gestione attraverso tecnologie informatiche.
- Trasporto lacuale internazionale e interregionale.
- Infrastrutture ferroviarie del corridoio merci usufruibile anche per il TPL.
- Attraversamento ferroviario del Sempione costituisce un veloce collegamento con la Svizzera.

## PUNTI DI DEBOLEZZA

I principali punti di debolezza del sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Scarsa accessibilità del biellese e del VCO.
- Ancora in corso le procedure di completamento della Pedemontana e dell'elettrificazione Biella-Santhià.
- Traffico merci elevato lungo la A4 e la A26.
- Forte propensione all'uso del mezzo privato per la mobilità sistematica (73%).
- Direttrice ferroviaria Novara-Alessandria-Genova via Ovada non adeguata rispetto agli standard europei.
- Privilegiata la modalità stradale per i traffici verso i porti (tratte Novara-Genova).
- Quadrante con mosaico territoriale complesso a struttura policentrica e a mobilità diffusa.
- Fragilità e congestione della viabilità lungo lago.
- Trascurabile flusso di treni merci nel nodo di Vercelli.

Il territorio ha, inoltre, evidenziato altri fattori che ritengono costituire i punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- Incertezza sul futuro dei servizi intermodali del nodo di Domo Il.
- Assenza di una regia regionale nel sistema di trasporto delle merci.
- Mancanza di sinergia tra i nodi.
- Eccessiva marginalità di Biella.
- Limitato coordinamento tra il TPL nei nodi (ferro-ferro/ ferro-gomma /gomma-gomma).
- Assenza di una piattaforma informativa centralizzata per la comunicazione al pubblico degli orari di tutte le linee, anche internazionali.
- Mancanza di una strategia/obiettivi per la mobilità pubblica.
- Mancanza di integrazione tariffaria come ostacolo all'utilizzo del mezzo pubblico.
- Eccessiva proliferazione di insediamenti logistici legati alla modalità stradale.
- Difficile connessione con sistema alta velocità.

## OPPORTUNITÀ

Le opportunità per il sistema della mobilità e dei trasporti indicate nell'analisi della Regione sono state tutte condivise dal territorio e riguardano:

- Posizione di cerniera tra aree metropolitane (Torino e Milano).
- Sviluppo turistico legato al distretto dei laghi e solidità degli asset turistici del VCO.
- Ruolo di polarità di Novara (per infrastrutture, nuovi insediamenti, offerta ospedaliera, educativa e culturale).
- Secondo quadrante produttivo del Piemonte.
- Produzione manifatturiera di micro-dimensioni, diversificata e di qualità con propensione all'export.
- Possibile rafforzamento del polo produttivo chimico-farmaceutico legato alla futura città della salute.

Il territorio ha, inoltre, evidenziato altre opportunità per lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti del Quadrante:

- Potenziale turistico/economico del collegamento Nord Sud con le vicine regioni della Svizzera (per VCO).
- Aumento del turismo con modalità di trasporto sostenibile, sia per gli arrivi, sia per i trasferimenti verso le destinazioni intermedie.

## MINACCE

Le minacce per il sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Quadrante con frammentazione amministrativa (4 province).
- Sviluppo ancora frammentato delle aree interne.
- Assenza di un coordinamento territoriale di Quadrante.

Gli attori locali hanno, inoltre, evidenziato altri fattori che possono costituire minacce per lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- Mancanza di tecnologia per la gestione delle analisi dei dati economici delle imprese (forecast).
- Mancanza di fondi per il trasporto pubblico.
- Forte inclinazione verso il trasporto individuale motorizzato, anche da parte di figure di leadership politiche e sociali.



## Abstract

Il Quadrante Sud Ovest mostra una maggiore omogeneità rispetto agli altri territori in quanto coincide con la Provincia di Cuneo. Al tavolo hanno partecipato, in rappresentanza delle istituzioni, molti comuni del territorio, di diverse dimensioni; sono intervenute anche le associazioni di categoria, rappresentative dei settori produttivi e delle categorie professionali, e le parti sociali.

Le istituzioni hanno evidenziato la fragilità del territorio e la necessità di interventi di manutenzione per la sicurezza nel trasporto su gomma (manto stradale, strade strette, passaggi a livello); tra le priorità la cantierizzazione di alcune infrastrutture programmate (Asti-Cuneo, circonvallazione di Fossano e il prolungamento verso Cuneo) per redistribuire il traffico, la messa in sicurezza dei Colli della Maddalena e dell'Agnello, la riapertura del Casello di Marene e i collegamenti ferroviari tra Cuneo e Savigliano.

Il sistema produttivo si distingue in due macro aree: quella orientale (Alba, Bra) che presenta un tessuto imprenditoriale legato ai servizi, turismo ed enogastronomia; quella occidentale (Cuneo, Saluzzo) con multinazionali della logistica e un forte settore agroalimentare. Si tratta di un sistema produttivo fitto con uno sviluppo infrastrutturale al di sotto della media (limite allo sviluppo delle potenzialità dell'area) e una bassa accessibilità alle dorsali logistiche.

L'elevato numero di piccoli comuni per lo più collocati in aree collinari e montane richiede di intensificare i collegamenti tra città e aree interne (e almeno mantenere i servizi attuali, in questo periodo complicato, in modo tale da evitare lo spopolamento).

Le associazioni di categoria rimarcano l'insufficiente dotazione infrastrutturale di un territorio ricco di insediamenti produttivi e fragile sotto il profilo del dissesto idrogeologico, chiedendo tempestività nella realizzazione delle opere cantierate, tra cui, in primis, l'Asti-Cuneo, manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture viarie e una programmazione integrata tra l'aeroporto di Levaldigi e quello di Caselle. Inoltre gli operatori economici stanno valutando l'opportunità di insediamento di un polo logistico specializzato, in grado di attrarre i flussi merci provenienti da Savona-Vado. Riguardo al trasporto pubblico locale si segnalano la criticità di collegamento con l'Ospedale di Verduno e quelli relative alla presenza di servizi usufruibili dai turisti, con un servizio ferroviario carente e la mancanza di i servizi di collegamento con le valli. Tra le priorità la ferrovia Torino-Cuneo-Ventimiglia – Nizza con il "Treno delle Meraviglie".

Le parti sociali evidenziano la necessità manutenzione infrastrutturale e di potenziamento dei servizi di trasporto passeggeri nelle aree interne e più disagiate.

## Gli spunti di riflessione degli attori locali

Il tavolo del **Quadrante SUD OVEST** si è tenuto il 19 ottobre 2020 presso la sede della Provincia di Cuneo. Il presente report offre una sintesi degli aspetti evidenziati dai 72 partecipanti che sono intervenuti al dibattito in presenza, da remoto, trasmettendo memorie scritte e partecipando al sondaggio on-line.

### LE ISTITUZIONI

#### ANPCI

Lancia un appello per i piccoli comuni: il trasporto è essenziale per evitare l'abbandono dei territori. Il Piemonte, in Italia, è la regione con il maggior numero di piccoli Comuni (<5.000 ab) per lo più collocati in aree collinari e montane. Per custodire il territorio non bisogna abbandonarli: devono poter essere collegati alla città (anziani e studenti non auto-muniti, ma anche giovani con famiglia). E' importante intensificare i collegamenti tra città e aree interne (in questo periodo, complicato, almeno mantenere i servizi attuali) che consentono di far sopravvivere i piccoli comuni ed evitano che le persone si trasferiscano nei fondovalle. Ancora molti giovani vivono nei piccoli comuni: l'arrivo dei figli evidenzia le criticità di collegamento verso i servizi primari.

#### COMUNE DI FOSSANO

Parole chiave: Sicurezza; Riutilizzo; Costi

La città ha una forma allungata che si estende da sud-ovest verso nord-est ed è posizionata grosso modo al centro della provincia di Cuneo. Fossano ha una serie di direttrici a raggiera in direzione Torino, Cuneo, Mondovì. Lato est è limitata dall'asta fluviale Stura di Demonte che impedisce la creazione di eventuali circonvallazioni, ma il corridoio viario esistente verso Est (via Salmour - SP45) non appare particolarmente congestionato. Lato ovest, invece, ha una barriera di penetrazione rappresentata dalla ferrovia Savona-Cuneo-Torino. Più ad est della ferrovia vi è un'arteria importante: via Torino - via Circonvallazione (SS28) che collega Savigliano-Genola alle direttrici Cuneo-Mondovì, e poi vi è la tangenziale, che subì un danno da crollo di un ponte e su cui è in corso un progetto di messa in sicurezza per il traffico dei mezzi pesanti, la cui data di completamento non è ancora certa. La tangenziale, secondo i progetti iniziali del secolo scorso, avrebbe dovuto prolungarsi verso Cuneo, ma l'infrastruttura ai giorni nostri incrocia e termina sulla SS231 Fossano-Cuneo poco prima della Frazione di San Sebastiano. Le direttrici principali di collegamento che partono dalla città sono due verso nord (SP165 verso Marene-Carmagnola e SS231 in direzione Bra), due verso ovest (SP184-via Villafalletto direzione aeroporto Levaldigi e SP192-Via Ceresolia, direzione Levaldigi), due verso sud-ovest (SP169-direzione Centallo e SS231-direzione Cuneo) e una verso sud (SS28-direzione Mondovì). L'accesso all'autostrada Torino-Savona avviene tramite il casello di Fossano e tramite il casello di Marene. Entrambi non sono agevolmente raggiungibili rispetto al casello di Carmagnola che si trova alle porte della città. Fossano presenta alcuni impianti produttivi importanti quali Balocco, Maina e Veronesi e a breve arriverà sul territorio anche l'azienda di logistica Lannutti. Sebbene la città sia ben servita dal punto di vista ferroviario, soffre di traffico di attraversamento su via Torino e via Circonvallazione, come la vicina città di Genola. In base a tale contesto, trasmette nota specifica di dettaglio. Le tre parole chiave richieste sono:

- Sicurezza: ovvero tutte quelle iniziative volte a mitigare il rischio di incidentalità che riviene dalla mobilità delle persone e dal trasporto di cose, attraverso interventi urgenti di messa in sicurezza delle strade di collegamento che in più parti appaiono ammalorate e strette, in particolare le direttrici verso Ovest e Sud-Ovest. Occorre altresì eliminare la presenza del passaggio a livello presente in località Centallo.

- Riutilizzo: riutilizzo, rifunzionalizzazione ed eventuale completamento delle infrastrutture viarie che possono meglio distribuire i flussi di traffico e che possano mitigare l'effetto di attraversamento o che possano potenziare il trasporto pubblico. E' fondamentale il ripristino della Circonvallazione di Fossano in tempi brevi; sarebbe altresì auspicabile il suo completamento in direzione Cuneo come da progetto iniziale. Se inoltre si potesse prevedere un Casello Autostradale in località Tagliata, progettato a basso consumo di suolo, a questo punto si potrebbe dirottare gran parte del traffico di attraversamento da parte dei mezzi pesanti e sarebbe particolarmente utile per le realtà industriali di Fossano. Non meno importante potrebbe essere l'estensione dell'alta velocità anche nel tratto Fossano Torino per permetterne la fruizione all'intero bacino di utenza della

provincia di Cuneo. Da valutare l'eventuale raddoppio della linea Cuneo-Fossano se vi sono i razionali a supporto.

- Costi: la mobilità delle persone ed il trasporto delle cose rappresenta un costo sia ambientale sia economico. Il costo economico, in termini di costo energia (carburante), è un costo a perdere che non fa crescere gli equilibri strutturali finanziari del nostro paese, atteso che l'energia la compriamo. Un utente prima di mettersi in viaggio si fa due semplici domande: Ho tempo? Quanto Costa? Se si ha tempo allora si cerca una soluzione a basso costo (vedasi abbonamento ferroviario per i pendolari), se non si ha tempo ma capacità di spesa allora si privilegia una soluzione più costosa (pedaggio autostradale). Eventuali opere infrastrutturali o iniziative, andrebbero forse valutate anche in termini di raggiungibilità e sostenibilità economica (tempo e consumo di carburante, voce particolarmente gravosa per gli autotrasportatori). Se si intende pertanto agire nel modificare i percorsi abituali sia per diminuire l'impatto ambientale (inquinamento atmosferico e/o acustico) sia per sfruttare percorsi viari veloci e strutturati per un traffico intenso occorrerebbe tener conto anche del fattore economico a carico dell'utenza. Nel caso di Fossano, come accennato al punto Recupero, appare importante agire sulla tangenziale che può sgravare non poco il traffico di attraversamento e rende vincente per gli utenti l'utilizzo di tale infrastruttura.

A causa dell'emergenza Covid e dei conseguenti Lock Down, stanno emergendo sempre più due fenomeni che possono incidere nei prossimi anni sulla mobilità e logistica: Acquisti On line (il fenomeno era già in crescita) e Smart Working (già in essere da tempo presso alcune realtà del terziario di rilievo, sta diventando un fenomeno diffuso).

#### COMUNE DI SALUZZO

La Granda rappresenta il 14 % della mobilità piemontese; circa 200.000 persone vivono in aree non servite dal TPL; il principale mezzo di trasporto è il mezzo privato. Saluzzo è polo ortofrutticolo (1° in Piemonte; 3° in Italia); altre filiere sono acqua, distilleria, carta... tutte mosse esclusivamente su gomma. Le aziende devono continuare a fare sinergia (ottimo risultato, anche se il Covid inciderà) e bisogna iniziare a trattare la Granda come merita. Con nota specifica evidenzia inoltre altri aspetti specifici.

Il sistema produttivo si distingue in due macro aree: orientale (Alba, Bra), caratterizzato da tessuto imprenditoriale legato ai servizi, turismo ed enogastronomia; occidentale (Cuneo, Saluzzo) che presenta multinazionali (logistica) e forte settore agroalimentare. Tra questi due macrosistemi si localizzano (lungo le direttrici Torino-Cuneo, Torino-Mondovì, Torino-Bra) medie e piccole realtà (Cavallermaggiore, Racconigi, Savigliano, Fossano) caratterizzati da una nuova economia della terra (dall'agricoltura, lungo la filiera fino ai settori industriale e terziario). Il territorio lamenta uno sviluppo infrastrutturale sotto la media (limite allo sviluppo delle potenzialità dell'area) e una bassa accessibilità alle dorsali logistiche; le aree montane e pedemontane (Cuneo, Mondovì e Saluzzo) presentano un'offerta di TPL inadeguata alla domanda. Le priorità di area vasta saluzzese sono: terminare Asti-Cuneo; riapertura casello Marene; snellimento del traffico Cuneo-Pinerolo; riattivare rimodernare ferrovia Cuneo-Saluzzo-Savigliano, anche per le merci; messa in sicurezza dei colli (Maddalena e Agnello).

#### COMUNE DI SAVIGLIANO

Saluzzo e Savigliano è un territorio importante per la ciclabilità: sono molti i lavoratori stagionali e molti si muovono in bicicletta: fondamentale il tema della sicurezza delle strade. Inoltre: si parla di nuovo polo logistico di Fossano (area ex Michelin acquisita da Lanutti) con ripercussioni di traffico sulla SS 20; la Marene-Saluzzo e la Racconigi-Fossano sono due direttrici che saranno aggravate dal traffico derivante dal futuro ospedale di Savigliano. La ferrovia Saluzzo-Savigliano va recuperata ed è un'opportunità per gli spostamenti di studenti e pazienti del nuovo ospedale (chiedere a RFI una fermata). Il rilancio dell'aeroporto di Levaldigi aggrava il traffico della Racconigi-Savigliano, percorsa da ciclisti.

#### UNIONE VALLI MONGIA e CEVETTA -LANGA CEBANA

Con nota, trasmette i fattori del territorio che possono condizionare, direttamente o indirettamente, il sistema della mobilità e dei trasporti. Primo fattore sono le caratteristiche morfologiche del territorio dell'Unione Montana: il bacino è piuttosto esteso e composto da Comuni di piccole dimensioni con strade a volte carenti di manutenzione, sicuramente dovuta a scarsità di risorse; queste condizioni sono aggravate dalle caratteristiche climatiche locali con inverni tendenzialmente freddi e neve abbondante, primavera e autunni piuttosto piovosi

che producono eventi alluvionali e di dissesto idrogeologico (purtroppo con cadenza non troppo occasionale). Secondo fattore potenzialmente critico è l'utenza, scarsamente numerosa e sparpagliata sul territorio, a cui si debbono comunque i diritti di cittadinanza tra i quali l'accesso al trasporto pubblico ma che risulta scarsamente "aperta" a modalità di trasporto alternative quali il trasporto a chiamata. Terzo fattore sono le risorse economiche e finanziarie, sempre troppo scarse.

#### UNIONE VALLE STURA

I dati di traffico non rilevano il TGM sulla SS21 della Valle Stura interessata da circa 600-800 camion /giorno per l'acqua Sant'Anna; il Colle della Maddalena è anche pesantemente interessato dal trasporto delle merci pericolose. Occorre valutare i problemi e quali interventi per la SS21: molte circonvallazioni hanno già problemi; la Sant'Anna vuole raddoppiare la produzione; occorrono soluzioni strategiche per evitare il collasso (interventi da Borgo a Vinadio, sia per sicurezza sia per adeguare standard). Il Colle Maddalena è diventato l'unico collegamento diretto con la Francia: da ripensare con una progettazione di livello europeo.

La mancanza di TPL obbliga le persone ad usare auto privata: aggrava il traffico sulle statali (soprattutto collegamento su Cuneo).

#### GLI ENTI DI RICERCA e ORDINI PROFESSIONALI

##### INU

La posizione geografica del Quadrante favorisce relazioni integrate fra turismo, produzioni agricola, industriale, locali e internazionali. La struttura del territorio e della mobilità diffusa non sono una minaccia, bensì un'opportunità da governare e modernizzare. Si evidenzia la mancanza di un progetto di Quadrante e regionale. Occorre un progetto di integrazione e digitalizzazione.

#### LE PARTI SOCIALI

##### CARITAS

Parole chiave: mantenere; facilitare intensificando; innovare i trasporti condivisi

La manutenzione è fondamentale per le infrastrutture (soprattutto quelle viarie) di scorrimento del traffico in pianura e di accessibilità verso le città dalle parti più periferiche della provincia. Facilitare riguarda in particolare le aree delle "Sette sorelle" minori (Alba, Bra, Fossano, Mondovì, Savigliano, Saluzzo) per le quali occorre intensificare i servizi per lo scambio tra valli e città, l'accesso ai luoghi di servizio sanitario (es. Verduno), servizio scolastico e i luoghi di lavoro, anche stagionale (in particolare saluzzese, albese e Cuneo).

Altro tema è l'innovazione dei trasporti condivisi, per evitare i forti stress di traffico intorno a Cuneo e alle altre città, per agevolare gli spostamenti delle persone in difficoltà e i portatori di handicap che vivono nelle parti più periferiche del territorio.

#### LE PARTI ECONOMICHE

##### ANAV Piemonte

Il Quadrante Sud Ovest è l'area dove è più difficile fare TPL: i residenti sono dispersi sul territorio. È molto importante partire dalle analisi. Nel 2019 è stato sottoscritto il Patto di mobilità della provincia di Cuneo con AMP: obiettivo, con zero risorse, di fare ordine e mettere a posto inefficienze e arretratezze. Le aziende di TPL hanno interesse a incrementare i ricavi da tariffa (soddisfare la domanda). Questo è un bacino dove si può fare "mobilità circolare" mettendo in relazione interlocutori ed esigenze. Si segnala la criticità di collegamento con servizi TPL dell'Ospedale di Verduno.

##### ASSOLOGISTICA

Per quanto attiene il trasporto merci, specie su medie/lunghe distanze, occorre creare i presupposti per un incremento dell'utilizzo dell'intermodalità strada-rotaia al fine di creare un sistema più efficiente dell'attuale in un contesto di politica di salvaguardia del territorio e dell'ambiente.

Un notevole salto di qualità sarà possibile una volta terminata la linea ferroviaria Torino-Lione e conseguente inizio attività.

#### ATL CUNEO

Anche l'ambito cuneese presenta difficoltà in tema di servizi di TPL usufruibili dal turista: la ferrovia è attrattiva ma poi mancano i servizi di collegamento con le valli; un turista che arriva a Cuneo in treno poi non altri mezzi pubblici da poter utilizzare per muoversi. Tra le priorità la ferrovia Torino-Cuneo-Ventimiglia – Nizza: sulla “Via del sale” sono stati fatti molti investimenti; il “Treno delle Meraviglie” collega la montagna al mare e sarebbe utile avere più corse e un trasporto biciclette costante per aumentare l'attrattività ed anche aiutare queste valli in difficoltà.

#### ATL LANGHE MONFERRATO

Tra i problemi evidenziati dai turisti si evidenzia il tema di viabilità e trasporti: il servizio TPL è regolato sugli orari dei pendolari, non consoni al turismo; critica la manutenzione stradale e la segnaletica (carente o assente), fattori particolarmente pericolosi in caso di nebbie. Studiare i flussi della mobilità turistica è importante perché il settore è importante per il Pil del Quadrante.

#### CAMERA COMMERCIO CUNEO

Nel Sondaggio on-line, segnala come inadeguati i nodi intermodali dalle dorsali ferroviarie o dall'aeroporto alle vallate e alle località turistiche che rendono improponibile l'accoglienza turistica per chi non arriva in auto. Ritiene importante il ripristino post-alluvione dei collegamenti con la Francia. Occorre, infine, potenziare l'aeroporto di Cuneo Levaldigi che oggi rappresenta un'importante porta di ingresso per territori interessanti, quali Germania, Sicilia, Puglia e Sardegna.

Con nota specifica segnala che il sistema camerale piemontese ha completato il libro bianco sulle priorità infrastrutturali del Piemonte, avvalendosi di Uniontrasporti (società del sistema camerale), che sarà presentato il prossimo 27 novembre a Torino. In tale ambito è emerso con evidenza come il territorio cuneese sia tra i più penalizzati in termini infrastrutturali, come risulta dalle molte opere prioritarie oggi indispensabili (Asti – Cuneo, Tunnel di Tenda, Variante di Demonte Traforo Armo – Cantarana, raddoppio Ceva-S.Giuseppe Cairo della Linea ferroviaria Mondovi-Ceva-Savona, raddoppio e potenziamento della Linea ferroviaria Fossano-Cuneo-Nizza), Polo logistico di Mondovi. Nell'ambito della Cabina di regia promossa dalla Provincia di Cuneo e dalla Fondazione Crc, che ha visto il contributo dell'Ente camerale e delle rappresentanze economiche provinciali, sono stati evidenziati una serie di altri interventi che interessano il trasporto ferroviario e su strada, oltre al potenziamento dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi che riportano in un allegato.

#### COLDIRETTI

Parole chiave: fragilità del territorio; complessità; integrazione.

La posizione del Quadrante è buona per i dati socioeconomici relativi, ma meno buona se osservata in relazione alla sua posizione nella pianura padana con un ruolo periferico per quanto riguarda trasporti e accessibilità. L'agroalimentare è il principale settore trainante: la fragilità del territorio (dissesto idrogeologico) interessa le direttrici e impatta sulle molte attività produttive collocate in aree periferiche e prive di infrastrutture necessarie per la logistica. Fondamentale è una politica (complessa) di salvaguardia di uso del suolo che non frazioni le unità agricole in un territorio già infrastrutturato (parcellizzazione già elevata). L'integrazione è necessaria, soprattutto a livello di pianificazione: la recente crisi sanitaria ha mostrato gli effetti di una diversa abitudine delle persone sulla riduzione delle emissioni nel periodo di lockdown (tema della qualità dell'aria).

#### CONFARTIGIANATO IMPRESE CUNEO

Segnala nel sondaggio on-line, la presenza di troppi cantieri aperti sull'autostrada A6 con conseguente disagio alla circolazione e con pedaggi elevati che non giustificano il servizio. Il mancato completamento della Asti-Cuneo è indicato un punto di debolezza; inoltre, segnala l'importanza di migliorare la viabilità e le infrastrutture della S.S. 21 e Colle della Maddalena, attualmente unico collegamento diretto con la Francia.

Gli ingenti investimenti sulla tangenziale di Fossano non garantiranno il transito dei mezzi pesanti con conseguente appesantimento del traffico nel perimetro urbano di Fossano (in previsione di un polo logistico in zona Cussanio)

#### CONFCOMMERCIO ASCOM MONREGALESE

Nel sondaggio on-line segnala che il Monregalese è un'area votata sia al commercio-piccola industria, che al turismo. Esiste un'ampia offerta di cultura di ogni tipologia: dalla piccola pieve al museo, un patrimonio storico

artistico di grande pregio ancora da scoprire e da promuovere. Si stanno sviluppando politiche legate alla viabilità ciclo-turistica, ma non per lo spostamento delle merci. Vi sono potenzialità legate alla mobilità turistica ancora inesprese. Occorre migliorare i collegamenti tra le città polo e i Comuni minori. Il nostro è un territorio ricco di vallate e di piccoli agglomerati che se non ben collegati rischiano la desertificazione. Da rivedere i collegamenti ferroviari (Mondovì-Cuneo e Cuneo-Savona). La manutenzione è carente in tutte le vie sia a scorrimento veloce che medio-lento (autostrada A6 e provinciali, statali). Collegamenti con la Liguria da potenziare per lo sviluppo di una rete più efficiente per il flusso delle merci verso il centro-nord Europa. La scarsa possibilità di penetrazione delle merci dalla Liguria al centro Europa rischia di deviare su altri porti del nord Europa alcuni importanti flussi commerciali. Il territorio monregalese è ricco di strutture ricettive di dimensioni medio piccole: andrebbero incrementate quelle in grado di sostenere anche eventi di più ampia portata che potrebbero innescare un turismo congressuale di livello.

#### CONFINDUSTRIA CUNEO

Parole chiave: autostrada Asti-Cuneo; linea ferroviaria Cuneo-Savona; aeroporto Levaldigi.

Il completamento dell'Asti-Cuneo è primario per il traffico delle merci su gomma. L'adeguamento della linea ferroviaria Cuneo-Savona è fondamentale se bisogna pensare al trasporto di container e ai retroporti futuri del nostro territorio (Mondovì- Savona Vado). L'aeroporto di Levaldigi deve ingrandirsi e operare ad integrazione con Caselle. Importante fare in tempi brevi.

Con nota richiama i punti di debolezza del Quadrante e segnala le proposte: completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo (A33); adeguamento della linea ferroviaria Torino-Fossano-Mondovì-Savona per la logistica; tangenziale di Fossano; chiusura Colle della Maddalena; variante di Demonte; conclusione della seconda galleria del Tenda e risoluzione del divieto di transito di mezzi superiori alle 19 Ton in Valle Roya; prolungamento del raccordo autostradale Torino-Pinerolo fino a Saluzzo; completamento del piano di estensione della banda larga previsto dal Piano; B.U.L. del MISE; piano di sostegno all'adozione di tecnologie future ed emergenti e di reti in materia di economia digitali; realizzazione traforo Armo-Cantarana; piano di monitoraggio e valutazione dei rischi connessi alla stabilità strutturale delle principali infrastrutture viarie studio di fattibilità tecnico-economico per la realizzazione di un collegamento autostradale con il sud della Francia; piano di ammodernamento della viabilità provinciale fra Cuneo e gli altri centri sospesi; studio per la valorizzazione della Linea Cuneo-Limone-Ventimiglia-Nizza, anche in chiave turistica; sviluppo di un piano di accessibilità veloce a Cuneo, in collaborazione con i gestori del servizio A/V; valorizzazione dello scalo di Cuneo Levaldigi, sia attraverso nuove rotte commerciali per il traffico passeggeri, sia creando un polo logistico per il trasporto merci (configurazione di aeroporto alternativo integrato con Torino Caselle e focalizzato su rotte incoming prevalentemente leisure).

#### POLO FOOD WINE Piemonte

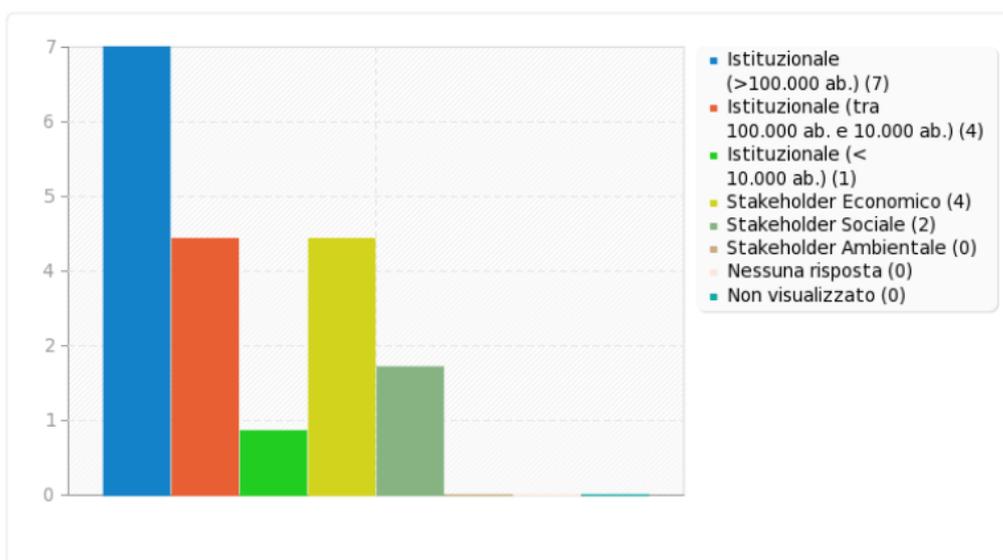
Viene segnalato, inoltre, che il settore agro-alimentare e viti-vinicolo è molto importante per questo territorio. È recentemente costituito un Comitato per un polo logistico del basso Piemonte che si propone di sostenere il settore con l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali, aumentare i posti di lavoro, rendere efficiente il sistema della logistica; il comitato vuole coinvolgere tutti i soggetti e fare rete. È importante mantenere le infrastrutture esistenti e realizzarne di nuove per essere connessi ai corridoi europei e dar voce alle realtà che esistono.

#### SLALA

È importante conservare una visione inter-quadrante della mobilità. Il quadrante N-O è interessato da paesaggi UNESCO: la rete ferroviaria è stata importante e le attuali sospensioni del servizio sono un grave danno. Occorre reinterpretare la rete ferroviaria minoritaria nell'ottica di dorsali di riequilibrio del territorio (es. la Limone-Cuneo-Cavallermaggiore-Milano per il riequilibrio della Nizza-Genova-Mortara-Milano; il ripristino della Asti-Alba come unico bacino di mobilità perché sede dello stesso tribunale considerando e potenziale connessione con il futuro retroporto logistico dell'alessandrino, che può essere punto di partenza per vino verso il resto dell'Europa). La riconversione sostenibile dei mezzi di trasporto sono opportunità per dare nuova vita anche alle reti a binario unico. I Recovery Fund sono un'opportunità.

### Gli esiti sondaggio on-line

L'indagine sul quadrante Sud-Ovest, attiva on-line dal 21 al 23 ottobre, è stata completata da 18 soggetti (su 105 invitati a partecipare) che appartengono, principalmente, ai diversi livelli istituzionali ed a rappresentanze delle parti economiche e sociali. Obiettivo del sondaggio è verificare l'analisi SWOT locale e raccogliere i punti di vista e le osservazioni degli attori con competenze specifiche intervenuti.



Nelle pagine che seguono sono schematizzati gli esiti dell'indagine on-line indicando, per ogni elemento della SWOT, gli aspetti condivisi e i suggerimenti di integrazione proposti dal territorio.

Si evidenzia che le diverse competenze che caratterizzano i soggetti coinvolti nell'indagine hanno comportato, a seconda dei casi, una maggiore o minore difficoltà nella valutazione delle informazioni di dettaglio.

In particolare, si sono evidenziate incertezze nell'espressione di un parere su alcuni indicatori del PRMT (Split modale, infortuni da incidenti stradali, rapporto Ricavi/Costi del TPL) e su alcuni fattori socio-economico territoriali (auto-contenimento della mobilità sistematica negli AIT di origine, tasso di occupazione giovanile, caratteristiche del settore terziario extra-commercio e pubblici servizi, espansione edilizia urbana e industriale).

## PUNTI DI FORZA

I principali punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Presenza di imprese multinazionali e di trasporto logistico (Poli di Cuneo e Saluzzo).
- Miglioramento dei collegamenti nel territorio provinciale (raddoppio dell'autostrada Torino-Savona).
- Buona performance economica delle aziende di TPL in termini di Ricavi/Costi

Il territorio ha, inoltre, evidenziato altri fattori che ritengono costituire i punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- Sviluppo di politiche legate al cicloturismo non per lo spostamento delle merci.
- Presenza di 4 valichi internazionali (Maddalena, Tenda, Agnello e Lombarda) che consentono la connessione del quadrante con l'Europa, attraverso la Francia.

## PUNTI DI DEBOLEZZA

I principali punti di debolezza del sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Mancanza di una visione strategica per i poli logistici.
- Bassa accessibilità alle dorsali logistiche.
- Collegamenti ferroviari e ai valichi transalpini da migliorare.
- Prevalenza dell'uso dell'auto privata.
- Debolezza del trasporto pubblico (soprattutto ferroviario).
- Elevati volumi di traffico merci su strada verso il territorio nazionale, in particolare verso la Liguria.
- Linee ferroviarie inadeguate per il trasporto merci rispetto ai nuovi standard europei.
- Bassa velocità di connessione della banda larga nelle zone rurali.
- Elevato Indice di motorizzazione e di consumo energetico rispetto ai km percorsi.
- Basso coefficiente di occupazione auto (spostamenti sistematici).
- Mancanza di governance dei flussi merci su strade statali e regionali con autostrada.
- Debole presenza di Unità Locali che offrono servizi logistici.

Il territorio ha, inoltre, evidenziato altri fattori che ritengono costituire i punti di forza del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- mancanza di politiche per lo spostamento delle merci.
- Scarsi collegamenti tra le città polo e i Comuni minori, anche di vallata.
- Inefficienti collegamenti ferroviari (Mondovì-Cuneo e Cuneo-Savona).
- Carenza di manutenzione delle vie a scorrimento veloce e medio-lente (autostrada A6 e provinciali, statali).
- Inadeguati collegamenti con la Liguria per il flusso delle merci verso il centro-nord Europa.
- Mancanza di una visione turistica nella strutturazione dei piani di trasporto pubblico.
- Mancata elettrificazione di tutte le linee ferroviarie.
- Mancata realizzazione di opere previste (completamento dell'autostrada Cuneo-Asti).
- Forte incidenza del traffico pesante lungo la Strada Statale 21.
- Nodi intermodali inadeguati per l'accoglienza turistica dalle dorsali ferroviarie o dall'aeroporto alle vallate per chi non arriva in auto.
- Mancanza di un progetto di quadrante e regionale.

## OPPORTUNITÀ

Le opportunità per il sistema della mobilità e dei trasporti indicate nell'analisi della Regione sono state tutte condivise dal territorio e riguardano:

- Popolazione mediamente giovane e con livello di istruzione medio in crescita.
- Minor tasso di disoccupazione del Piemonte.
- Solido sistema produttivo, diversificato dal punto di vista territoriale, settoriale e dimensionale.
- Presenza di un tessuto imprenditoriale (filiera di eccellenza) legato al turismo e all'eno-gastronomia (poli di Alba e Bra).
- Ricco patrimonio storico, artistico, culturale e paesaggistico come elemento di traino per l'economia locale.
- Nuova "economia della Terra" che lega settore primario, industriale e terziario.
- Alta propensione all'export agro-alimentare.
- Forte presenza di strutture ricettive e alberghiere.

Il territorio ha, inoltre, evidenziato altre opportunità per lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti del Quadrante:

- Posizione geografica del quadrante con relazioni integrate fra turismo, produzione agricola, industriale, locali e internazionali.
- Area del Monregalese votata sia al commercio-piccola industria, che al turismo.
- Ampia offerta di cultura di ogni tipologia (piccole pievi, musei, e un patrimonio storico artistico di pregio).
- Forte vocazione turistica delle aree montane, in estate come in inverno.
- Attrattività turistica della linea ferroviaria Torino-Cuneo-Limone-Ventimiglia-Nizza.
- Aeroporto Cuneo Levaldigi come porta di ingresso per territori interessanti (Germania, Sicilia, Puglia e Sardegna).
- Mercato dell'e-mobility e di nuove tecnologie smart city.

## MINACCE

Le minacce per il sistema della mobilità e dei trasporti che il territorio condivide riguardano:

- Spopolamento delle aree montane.
- Scarsa capacità del settore privato di fare sistema (soprattutto piccole aziende).
- Mobilità sistematica eterogenea con flussi diffusi sul territorio.

Gli attori locali hanno, inoltre, evidenziato altri fattori che possono costituire minacce per lo sviluppo del sistema della mobilità e dei trasporti del quadrante:

- Deviazione dei flussi commerciali su altri porti del Nord Europa a causa della difficoltà di penetrazione delle merci dalla Liguria al centro Europa.
- Dissesto idro-geologico dovuto a fenomeni meteorologici intensi e sempre più frequenti.
- Debolezza del coordinamento territoriale delle Unioni dei Comuni.