

Giunta provinciale

ATTO DI INDIRIZZO SULLA MOBILITA'

1 INTRODUZIONE

Il presente documento di indirizzo si inquadra da un lato nell'esigenza che la Giunta ha espresso, di rivedere ed aggiornare le scelte relative alla mobilità dei cittadini e delle imprese trentine; e, dall'altro, dall'impegno preso, sempre dalla Giunta, di predisporre gli atti di indirizzo programmatico in materia di turismo, di mobilità sostenibile e di sostenibilità dello sviluppo.

La coincidenza di queste due attività di indirizzo deve d'altra parte convergere nella predisposizione della più ampia programmazione provinciale, il cui processo è di recente stato nuovamente avviato.

Infine, va ricordato che queste linee di indirizzo sono coerenti con gli orientamenti comunitari in materia di sviluppo della mobilità "sostenibile", con le indicazioni della Convenzione delle Alpi e con la più recente elaborazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti.

2 LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il primo asse programmatico concernente il futuro della mobilità trentina riguarda la sua "sostenibilità". Una realtà geografica e produttiva come quella trentina in cui l'ambiente costituisce uno dei principali fattori di sviluppo, deve porsi quale obiettivo di fondo - anche nell'ambito della programmazione delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità - quello della compatibilità nel tempo e nello spazio degli interventi strutturali e infrastrutturali sul territorio e delle soluzioni organizzative e tecniche dei servizi, con riferimento alle esigenze di sviluppo socio-economico della provincia in una prospettiva di lungo periodo.

Si ritiene di assumere, infatti, quale principio fondante delle scelte politiche e tecniche in tema di sviluppo quello della "solidarietà inter-generazionale", secondo il quale sono "sostenibili" le politiche che impieghino le risorse ad esso afferenti in modo non irreversibile, prevedendo eventualmente soluzioni urbanistiche e tecniche tali da consentirne la rinnovabilità.

E' necessario prendere atto, inoltre, che l'orografia e le dinamiche di sviluppo del Trentino comportano un diversificato utilizzo del territorio ai fini della mobilità. Mentre, infatti, alcune vallate e alcune aree del territorio provinciale sono storicamente e "fisiologicamente" interessate da infrastrutture di trasporto e di comunicazione e dai flussi di traffico che le interessano, in altre aree - caratterizzate da una maggior perifericità e da un inferiore livello insediativo a fini abitativi e produttivi - è possibile prevedere una mobilità decisamente meno gravosa sull'ambiente.

Le scelte infrastrutturali, organizzative e tecniche che saranno previste nell'ambito del "Piano provinciale della mobilità", dovranno pertanto recepire tali principi di fondo facendo riferimento ad una attenta valutazione degli effetti diretti e indiretti, di breve e di lungo periodo; dei costi economici, sociali e ambientali; del livello di efficienza e di efficacia nella risposta alle diverse funzioni di domanda di mobilità espresse dalla realtà sociale ed economica interna ed esterna del Trentino. Tutto ciò sulla base di una adeguata base informativa e conoscitiva che consenta al decisore pubblico e alle componenti sociali ed economiche di effettuare valutazioni e scelte ponderate e

consapevoli. Tra queste merita una particolare attenzione la valutazione ex ante dell'inserimento delle opere nel paesaggio e soluzioni progettuali di qualità

2.1 SVILUPPO E MOBILITÀ

2.1.1 *Sviluppo sociale ed economico*

Il sistema infrastrutturale e dei servizi di trasporto e di comunicazione della provincia di Trento è particolarmente **segmentato e articolato** dal punto di vista funzionale, territoriale e stagionale.

Facendo riferimento alle principali funzioni di domanda di mobilità espresse dalla realtà socio-economica provinciale in termini di persone e di merci, tale sistema deve infatti fornire risposte efficienti ed ambientalmente sostenibili:

- a. alla domanda di mobilità espressa dalle “risorse umane” locali che, per motivi di istruzione, di lavoro e di consumo si muovono in modo continuativo o in modo occasionale sia all'interno del territorio provinciale, sia all'esterno di esso;
- b. alla domanda di mobilità espressa dalle attività agricole che, con una forte variabilità stagionale, interessano specificamente alcune direttrici di collegamento interne al territorio provinciale;
- c. alla domanda di mobilità connessa al fenomeno turistico, fisiologicamente articolata dal punto di vista stagionale, ma che per il Trentino si diversifica anche sotto il profilo “funzionale”, se si considera che il sistema di comunicazioni locale è interessato da rilevanti flussi turistici di transito, da flussi turistici in senso proprio diretti verso le destinazioni turistiche trentine e, infine, da flussi di “escursionisti” che, soprattutto nelle giornate festive e prefestive, impegnano notevolmente le infrastrutture viabilistiche provinciali;
- d. alla domanda di mobilità espressa in generale dal comparto delle PMI ed in particolare da alcuni specifici settori (ad esempio, quello estrattivo) e da alcune singolarità di grandi imprese (ad esempio, la cartiera del Garda), nei confronti delle quali il sistema di comunicazioni può agire sia in funzione di offerta di economie esterne per le imprese esistenti, sia in funzione di fattore localizzativo in grado di contribuire, di volta in volta, all'attrazione o alla “repulsione” di attività ritenute, rispettivamente, interessanti o penalizzanti per gli equilibri e per le dinamiche di sviluppo sostenibile del Trentino;
- e. alla domanda di mobilità indotta dalla localizzazione sul territorio provinciale ed extra-provinciale delle attività di servizio pubbliche e private. Da questo punto di vista le scelte contenute nel “Piano della mobilità della provincia di Trento” dovranno accompagnare in modo coerente ed efficiente le scelte strategiche in materia di dimensionamento e localizzazione di poli commerciali e terziari, nonché quelle relative agli assetti organizzativi e logistici degli uffici pubblici che, ancorché determinati secondo criteri di compatibilità economica e funzionale, dovrebbero essere auspicabilmente ispirati a logiche di decentramento e di alleggerimento gravitazionale sul capoluogo provinciale;

- f. al traffico di puro attraversamento del territorio trentino, sia in direzione Sud-Nord, sia tra il Veneto e, prevalentemente, il Nord Europa.

2.1.2 Lo sviluppo avviene se il sistema è competitivo

Una delle condizioni fondamentali per la realizzazione di un circuito virtuoso di sviluppo che - creando PIL, valore aggiunto e occupazione generi flussi di entrate fiscali in grado di consentire adeguate quantità e qualità di servizi - è che il sistema economico sia interconnesso al proprio interno e con i sistemi esterni, sia dal punto di vista produttivo/organizzativo/commerciale, sia dal punto di vista delle comunicazioni fisiche (trasporto di persone e merci) e immateriali (trasferimento di informazioni, comunicazioni).

Lo sviluppo avviene dunque se il livello di efficienza del sistema economico-territoriale locale (e del sistema di mobilità dinamica che ne è fattore propulsivo cruciale) è competitivo sia in termini assoluti, sia in termini relativi rispetto ai competitori esterni.

2.1.3 Creazione di valore aggiunto attraverso produzioni industriali e terziarie "avanzate" (attività "pulite" e ad elevato valore aggiunto)

Tra le attività economiche da privilegiare per lo sviluppo competitivo del Trentino, oltre a quelle già ricordate che costituiscono un patrimonio acquisito dell'economia provinciale, sono da ricordare quelle avanzate, sia di natura manifatturiera che terziaria, caratterizzate da tecnologie pulite e ad alto valore aggiunto.

Offrire questa indicazione – che attiene più alla programmazione economica e sociale complessiva del Trentino che non a quella strettamente legata alla mobilità – è utile perché le due tematiche dello sviluppo economico e della mobilità siano "concepite" insieme e configurino una sinergia sostenibile e non un vincolo reciproco.

2.1.4 La mobilità è sostenibile se le politiche localizzative degli insediamenti abitativi e produttivi sono compatibili

La mobilità è fortemente influenzata dalla distribuzione sul territorio degli insediamenti ad uso produttivo e abitativo che inducono flussi di traffico correlati alla loro tipologia e dimensione sulle direttrici di collegamento interne e con l'esterno.

Al fine di garantire condizioni di sostenibilità della mobilità è necessario che le politiche localizzative adottate dai diversi livelli di governo del territorio siano compatibili con la capacità e con le caratteristiche modali e tecniche delle reti di trasporto e di comunicazione che collegano i poli insediativi provinciali.

2.1.5 Lo sviluppo avviene anche per imitazione, quando le risorse endogene non sono sufficienti

Sviluppo sostenibile è anche quello che apre alle interazioni, alle alleanze, alla "specializzazione funzionale" su alcune (e non necessariamente su tutte) dotazioni infrastrutturali e di servizio.

Si fa riferimento a infrastrutture nei confronti delle quali è possibile adottare strategie

di alleanze e di assunzione di funzioni specifiche che possono essere di volta in volta, localizzate e potenziate all'interno del territorio provinciale; oppure possono essere localizzate in prossimità di esso ed essere rese accessibili in modo più efficiente attraverso adeguate infrastrutture e servizi di comunicazione.

2.1.6 Sfruttare i benefici della accessibilità accresciuta dalla mobilità; e "sterilizzare" gli effetti negativi degli attraversamenti.

Attraverso una attenta analisi e valutazione della domanda interna di mobilità (e di quella esterna che va ad interessare quella locale), rispettivamente, di lunga, media e breve distanza, il sistema di mobilità trentino dovrà adottare soluzioni infrastrutturali e organizzative finalizzate, da un lato ad attenuare gli effetti negativi dei traffici di puro attraversamento; dall'altro lato, a valorizzare le potenzialità di interconnessione produttiva e relazionale interna ed esterna derivanti dal miglioramento di efficienza del proprio sistema di mobilità.

2.2 PRIME LINEE DI INDIRIZZO

2.2.1 Privilegiare il modo "sul ferro" e "a fune" sia per gli attraversamenti che per gli spostamenti locali in tutte le situazioni in cui tali soluzioni siano compatibili con un livello di efficienza adeguato alle caratteristiche della domanda di mobilità. Saranno adottate, a tal fine, tutte le strategie - infrastrutturali, tariffarie, di incentivazione, di servizio - utili ed efficaci per favorire il più possibile il trasferimento dei traffici - in particolare quelli merci - su ferro, adottando pure le idonee soluzioni infrastrutturali, organizzative e tecnologicamente innovative per sfruttare le opportunità connesse all'intermodalità.

2.2.2 Privilegiare il trasporto pubblico anche attraverso la riorganizzazione dei servizi, allo scopo di creare un'offerta il più possibile differenziata, evitando al contempo la concorrenza "interna" tra modalità diverse. Tutto ciò perseguendo una maggior efficienza economica, anche mediante il ricorso a forme di servizio alternative.

2.2.3 Sviluppare - in proprio o in base ad accordi - progetti di ricerca tecnologica per la "mobilità pulita", attraverso il coinvolgimento di istituti di ricerca, imprese locali ed esterne, aziende di trasporto pubbliche e private.

2.2.4 Adottare adeguate politiche di controllo e di orientamento della domanda di mobilità, supportate da un sistema di monitoraggio attivo che permetta - attraverso la definizione di opportuni indicatori e la

realizzazione delle necessarie reti di rilevazione - di “gestire” in modo continuo i livelli di congestione, di emissione e di incidentalità prodotti dal traffico.

2.2.5 Introdurre politiche di internalizzazione dei costi esterni della mobilità, secondo criteri di gradualità e di equità rispetto alle corrispondenti politiche nazionali ed europee.

3 LA MOBILITÀ INTEGRATA

Il secondo asse programmatico suggerito nella predisposizione del “Piano provinciale della mobilità” è quello dell’approccio integrato e interdipendente dei diversi modi di trasporto, delle diverse aree della provincia e della provincia nei confronti dell’esterno, secondo un concetto di “rete” della mobilità, nell’ambito della quale siano attentamente valorizzate le funzioni specifiche di ciascun modo e di ciascuna componente territoriale.

L’obiettivo di tale impostazione programmatica è principalmente quello di evitare lo scoordinamento e la “frammentazione” modale e territoriale e la sovrapposizione fra modi di trasporto che interessano uno stesso asse territoriale; di favorire, nel contempo, la complementarità tra funzioni e modi di trasporto (pubblico/privato, gomma/ferro), al fine di migliorare il sistema di mobilità provinciale prioritariamente non sotto il profilo “quantitativo”, bensì dell’efficienza economica e funzionale complessiva.

3.1 INTEGRAZIONE MODALE E TERRITORIALE

3.1.1 Il raccordo e l’integrazione con la programmazione della mobilità di livello superiore

La natura “sistemica” dello sviluppo economico e sociale e della mobilità trentina ha una duplice valenza interna ed esterna. La logica integrata della mobilità concerne infatti sia il territorio provinciale sia le sue relazioni con il resto del territorio nazionale e persino di alcune relazioni internazionali.

Il “Piano della mobilità” della Provincia di Trento deve essere infatti strettamente collegato alla programmazione della mobilità di livello europeo e alla programmazione nazionale, nei confronti dei quali la Provincia si propone soggetto attivo per la definizione degli indirizzi di carattere strategico generale e per le indicazioni di carattere specifico che interessano il suo territorio. Anche gli interventi di carattere eminentemente locale sono programmati con l’obiettivo di valorizzare le potenzialità di interconnessione interna ed esterna offerte dagli indirizzi dei piani europeo, nazionale e delle regioni limitrofe.

3.1.2 La specificazione delle funzioni dei modi di trasporto

Il “Piano provinciale della mobilità” individua le funzioni preminenti dei singoli modi di trasporto e di comunicazione, in riferimento sia alle rispettive caratteristiche tecniche, sia alle relazioni con i sistemi economico-territoriali sui quali si sviluppano, sia, infine, alle esigenze di sostenibilità ambientale e di efficienza del complessivo sistema di mobilità.

3.1.3 La segmentazione dei traffici in riferimento ai diversi assi territoriali di comunicazione

Il “Piano provinciale della mobilità” individua modalità e strumenti per segmentare e indirizzare i flussi di traffico di natura diversa verso specifici modi e assi di comunicazione al fine di garantire contestualmente efficienza e fluidità al sistema di mobilità e riduzione degli effetti negativi sul territorio.

3.2 PRIME LINEE DI INDIRIZZO

- 3.2.1 Forte incentivazione alla cooperazione intermodale, in particolare ferro-gomma anche attraverso il miglioramento dei collegamenti operativi tra modi di trasporto "paralleli".**
- 3.2.2 Interazione attiva e collaborazione costruttiva con le aree confinanti (Lombardia, Veneto, Alto Adige) che a loro volta stanno realizzando importanti interventi infrastrutturali che avranno ripercussioni rilevanti su alcuni dei principali assi di trasporto trentini; ciò al fine di evitare di subire decisioni altrui o di rimanere "soffocati" (bypassati) dai flussi di traffico comunque "innescati" dall'esterno.**
- 3.2.3 Consolidamento dei nodi di rete, finalizzato all'incremento dell'efficienza tra i diversi elementi e modi di interscambio del sistema di mobilità(gomma/gomma; gomma/ferro).**
- 3.2.4 Promozione di soluzioni innovative e organizzative nel campo dei servizi unificanti a supporto della mobilità delle persone (biglietteria, integrazione tariffaria, informazioni, coordinamento orari), per la popolazione residente e le sue articolazioni sociali (lavoratori, studenti, anziani, ecc.) e per i turisti.**

4 SODDISFACIMENTO DEL FABBISOGNO INFRASTRUTTURALE ESSENZIALE

Coerentemente con gli obiettivi della mobilità sostenibile e della mobilità integrata, il Piano provinciale della mobilità non può esimersi dal tentativo di far fronte al fabbisogno infrastrutturale essenziale, in relazione ai seguenti obiettivi di fondo:

- il miglioramento del sistema relazionale provinciale interno ed esterno e delle condizioni complessive della mobilità di persone, merci e informazioni, quale requisito per il sostegno allo sviluppo provinciale;
- l'attenuazione degli effetti negativi, che fin qui si sono accompagnati al soddisfacimento delle esigenze di mobilità, attraverso misure atte alla riduzione dei fattori di congestione, di inquinamento e di incidentalità.

Secondo queste prospettive, non si tratta assolutamente di "massimizzare" l'estensione della rete infrastrutturale, ma, sulla base di approfondite analisi e verifiche sulla domanda presente e prevedibile di mobilità da attuarsi in fase di verifica tecnica ed economica successiva all'adozione del Documento di indirizzo, si dovranno identificare quali infrastrutture assolutamente imprescindibili e opportune dovranno essere realizzate, completate o adeguate per garantire lo sviluppo socio-economico del territorio trentino e per aumentare il benessere della collettività, lungo un sentiero

di sviluppo, ambientalmente ed economicamente sostenibile (“Le infrastrutture fisiche. Tutte quelle che servono, solo quelle che servono”¹).

4.1 CRITERI DI SELEZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI CUI VALUTARE LA REALIZZAZIONE

4.1.1 La "essenzialità" non può prescindere dall'esame di alternative (modali, tecnologiche, di servizio)

Per decidere se effettivamente un intervento risulta essere adeguato, è sempre necessario prendere in considerazione le possibili alternative, nell'ottica di evitare le duplicazioni, ma soprattutto di realizzare l'intervento che risponde in modo più efficiente/efficace alla specificità dell'ambito territoriale preso in considerazione, anche al fine di migliorare e diversificare l'offerta di trasporto provinciale, attraverso un significativo incremento della qualità e funzionalità dei servizi di trasporto collettivo e il trasferimento del trasporto merci dalla gomma al ferro.

4.1.2 Deve prevalere la logica dell'accessibilità diffusa ed efficiente attraverso la "concentrazione" della domanda

E' necessario soprattutto concentrare i punti di Origine/Destinazione della mobilità, procedendo secondo una **logica di tipo hub** che sia in grado di concentrare i flussi di traffico in alcuni punti cardine (soprattutto nei luoghi ove siano presenti i sistemi di trasporto di massa) per "smistarli" successivamente verso le destinazioni finali.

4.2 PRIME LINEE DI INDIRIZZO

Le analisi relative alla domanda di mobilità attuale e prevista; all'offerta di trasporto esistente e agli interventi in corso di realizzazione; alle caratteristiche e all'evoluzione della realtà socio-economica trentina, sia in relazione alle dinamiche interne, sia a quelle connesse alle interazioni con il contesto economico-territoriale esterno, evidenziano una serie di problematiche, che possono essere così sintetizzate:

- **elevati flussi di attraversamento lungo la direttrice stradale e autostradale Nord-Sud;**
- **incrementi crescenti dei movimenti veicolari sulla direttrice Nord-Est;**
- **una limitata ripartizione modale del trasporto merci tra gomma e ferro;**

¹ Cfr. ex-Ministro ai Lavori Pubblici Paolo Costa in Ministero dei Lavori Pubblici, “Per restare in Europa: le infrastrutture fisiche”, Roma, Marzo 1998

² Attuale Vice-Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo e Sindaco di Venezia

³ Ministero dei Lavori Pubblici, “Per restare in Europa: le infrastrutture fisiche”, Roma, Marzo 1998

- un elevato potere attrattivo di Trento, Rovereto, della Piana Rotaliana, di Pergine e dei centri urbani dell'Alto Garda, a livello comunale, intercomunale e provinciale;
- una forte convergenza sui centri abitati di molte strade primarie della provincia e una serie di carenze puntuali dei sistemi mirati delle circonvallazioni, con la presenza di un'elevata componente di traffico di attraversamento;
- elevati livelli di congestione su alcune direttrici di penetrazione all'interno delle principali città, concentrati per alcune di esse nel periodo invernale, per altre nel periodo estivo.

Per alcune di queste problematiche sono state individuate soluzioni sulle quali esiste già oggi un sostanziale accordo, e per esse saranno necessari studi di carattere tecnico finalizzati alla scelta dei criteri ottimali di realizzazione e di gestione. Su altre soluzioni per le quali non si è ancora definito il consenso, dovranno invece essere effettuate analisi di tipo strategico, secondo i criteri sopra delineati, necessarie per poter prendere una decisione definitiva in merito.

Altri interventi di carattere locale potranno essere presi in considerazione nella fase successiva, soprattutto a seguito dei momenti di verifica pubblica che sono previsti durante l'iter di predisposizione del "Piano della mobilità".

4.2.1 Il rafforzamento della mobilità lungo la Valle dell'Adige

Gli interventi di principale rilevanza, suddivisi tra Autostrada A22, viabilità ordinaria (S.S. n. 12 e S.P. n. 90) e ferrovia, dovranno valutare e/o confermare le ipotesi relative a:

- il ricorso a tutte le soluzioni (tariffarie, gestionali, organizzative) utili ed efficaci per consentire fin da subito lo sfruttamento delle ampie potenzialità di trasporto merci della ferrovia del Brennero e la conseguente "sterilizzazione" dei traffici merci sull'Autobrennero; nel contempo, la realizzazione della linea ad alta capacità ferroviaria, con il potenziamento dell'intero itinerario ferroviario del Brennero (dando priorità alla realizzazione dei by-pass di Trento e di Rovereto) e la realizzazione della galleria di valico;
- l'utilizzazione fin dal breve-medio periodo della ferrovia del Brennero in funzione di raccordo metropolitano tra Trento e Rovereto e lo studio delle soluzioni più idonee per potenziare tale funzione nell'ambito dei progetti di ampliamento della capacità di trasporto della stessa infrastruttura;
- il completamento e l'adeguamento degli assi viari principali Nord-Sud paralleli all'autostrada del Brennero (S.S. 12 e S.P. 90);
- la realizzazione di migliori raccordi di tali assi con l'Alto Garda, le valli Giudicarie, le Valli Non e Sole, l'Alta Valsugana e con le Valli di Fiemme e Fassa;
- la valutazione delle opzioni tecniche per ottimizzare la capacità di traffico e migliorare la sicurezza dell'Autostrada del Brennero, senza alterare la larghezza complessiva del sedime.

Si dovrà prestare particolare attenzione a soluzioni progettuali per la mitigazione degli impatti delle opere trasportistiche. La conformazione orografica e morfologica del territorio trentino e la struttura insediativa concentrata nei fondovalle implica, infatti, un diretto conflitto nell'uso del suolo fra insediamenti umani ed infrastrutture, esternalità ambientali negative di varia natura (inquinamento acustico, dell'aria, del suolo) e la conseguente necessità di sperimentare soluzioni innovative (interramento parziale dei sedimi ferroviari, barriere antirumore, biologiche).

4.2.2 La verifica delle connessioni con il Veneto

L'imminente realizzazione della cosiddetta "Pedemontana" in Veneto, della Valdastico tronco sud e del nuovo centro merci a Bassano del Grappa porterà molto probabilmente ad un incremento notevole del traffico sulla superstrada della Valsugana, riducendo ulteriormente il livello di servizio esistente, comportando quindi ulteriori difficoltà a svolgere il compito di collegamento tra i centri collocati sul suo asse, tra questi e la Valle dell'Adige e tra il territorio provinciale e il Nord-Est d'Italia.

Per quanto riguarda i collegamenti con l'area del Nord-Est, collegamenti del resto di rilevante importanza, considerati i seguenti elementi:

- a) i dati relativi agli attuali flussi di traffico sulla Statale della Valsugana e sulla A 22;
- b) i dati degli scenari di sviluppo futuro dei traffici sulla direttrice del Brennero;
- c) le previsioni di aumento della capacità di trasporto merci della Ferrovia sull'asse del Brennero, sia con l'attuale tracciato sia, in prospettiva con il raddoppio della linea;
- d) le scelte relative al quadro strategico delle direttrici ferroviarie (corridoio 5 Est/Ovest; Brennero; Gottardo; Tarvisio per la direttrice Nord/Sud);
- e) le scelte contenute nel rinnovo della concessione alla A 4 (Pedemontana Ovest e Valdastico Sud) e nella pianificazione ANAS (Pedemontana Est);
- f) le previsioni della quota di traffico che continuerà ad usare la gomma nella direttrice Nord-Est/Brennero, traffico che si riverserebbe sulla SS 47 della Valsugana, per la quale si intende evitare una trasformazione in arteria di tipo autostradale;

la Giunta provinciale ritiene necessario un confronto conclusivo con la Regione Veneto, le Società A 22 e A 4, il Governo nazionale e le FF.SS., al fine di verificare, senza pregiudiziali, le ipotesi di collegamento ferroviario e viabilistico più opportune in relazione all'impatto urbanistico, sociale, ambientale ed economico.

Il Piano Provinciale della Mobilità conterrà l'esito di tale confronto. La Giunta si riserva di approfondire le modalità del recepimento delle previsioni del Piano della Mobilità nelle procedure di modifica del P.U.P.

A prescindere dalle soluzioni che su questa importata tematica verranno adottate nell'ambito del "Piano provinciale della mobilità", va peraltro ricordato che la superstrada della Valsugana presenta oggi lungo il suo tracciato caratteristiche

geometriche e prestazionali estremamente disomogenee che richiedono interventi risolutivi; inoltre presenta, in alcuni tratti, difficoltà di accesso al territorio attraversato, anche in relazione alla mancanza di assi alternativi che, anche sotto questo profilo, devono trovare adeguate soluzioni urbanistiche e tecniche. In questo senso, appare importante prevedere già da ora un adeguamento di alcuni tratti, - in particolare tra Trento/Levico e Villagnedo/Grigno, - per eliminare i grossi problemi di sicurezza esistenti, soprattutto nell'ottica della viabilità locale e specifica e di un migliore raccordo con l'asta dell'Adige. Risulta altresì di particolare interesse la valutazione di prefattibilità di un collegamento diretto della Valsugana con le Valli del Vanoi e del Primiero.

In questo quadro complessivo, la ferrovia della Valsugana potrà avere un ruolo fondamentale nel trasporto locale dei passeggeri e complementare nel trasporto merci; risultano fondamentali quindi una serie di interventi infrastrutturali in modo da adeguare il materiale rotabile esistente e permettere la sua integrazione con le altre realtà su ferro. E' altresì necessario la verifica della destinazione della stazione di Roncogno come centro intermodale del porfido, con un collegamento a servizio delle zone produttive dell'area interessata.

L'ipotesi è quella che parte dall'acquisizione di nuovi convogli utilizzabili sulla linea esistente e che prevede interventi successivi e graduali. Interventi che sono mirati ad un utilizzo della linea sul tracciato attuale fino a Borgo Valsugana - ed in futuro fino a Bassano - come metropolitana di superficie.

4.2.3 La verifica delle connessioni con la Lombardia

Un altro tema che richiederà specifici approfondimenti per la sua delicatezza - anche in relazione agli interventi infrastrutturali in fase di prossima realizzazione sul territorio delle province lombarde confinanti con il Trentino, quali il collegamento autostradale fra Brescia e Lumezzane attraverso la Val Trompia, - riguarda le principali connessioni stradali con la Lombardia che sono costituite dalle Statali che si sviluppano attraverso le valli occidentali del territorio provinciale. Tra esse, le principali sono:

- la S.S. 45 bis lungo la sponda occidentale del Lago di Garda fino a Salò;
- la S.S. n. 237 che si snoda da Sarche attraverso le Valli Giudicarie per ridiscendere lungo il Lago d'Idro e la Valsabbia verso Brescia;
- la S.S. n. 240 che, dalla Valle dell'Adige, attraverso Mori, Arco, Riva del Garda, la Val di Ledro, e Storo, si connette alla S.S. 237 del Caffaro;
- la S.S. n. 42 che mette in comunicazione la Val di Non e la Val di Sole con le province di Brescia e Bergamo.

Le politiche di relazione con la Lombardia dovranno comunque evitare qualsiasi ipotesi di attraversamento del territorio dell'Alto Garda - Ledro con assi di scorrimento di tipo pedemontano; dovranno inoltre affrontare il tema del collegamento delle Valli Giudicarie (SS 237) con la Val Sabbia.

Sempre in merito alle connessioni con il fronte lombardo, la ferrovia Trento-Malè - per la quale attualmente è in corso il prolungamento sino a Marilleva/Mezzana - dovrebbe

prevedere il prolungamento ulteriore sino a Fucine/Ossana e l'eventuale collegamento, previo uno studio approfondito e specifico di cui valutare le implicazioni, verso Edolo o Ponte di Legno ed eventualmente verso Tirano (Ferrovie Retiche).

4.2.4 Il consolidamento e la messa in rete delle ferrovie minori ed ipotesi di forme di mobilità alternativa

Sia la ferrovia della Valsugana che la ferrovia Trento-Malè potranno avere un ruolo fondamentale nell'ottimizzazione del trasporto locale di passeggeri e nell'alleggerimento della mobilità stradale.

Gli interventi infrastrutturali dovranno essere mirati ad un utilizzo delle linee nella prospettiva di una rete metropolitana leggera che abbia il suo fulcro in Trento e che si dirami da un lato fino a Mezzocorona/Mezzolombardo e Malè (ferrovia Trento-Malè), dall'altro fino a Borgo Valsugana (ferrovia della Valsugana) e in seguito sino a Bassano. Si potrà vagliare quindi la possibilità di integrazione con il sistema ferroviario regionale veneto e l'eventuale ulteriore introduzione di un terzo binario, parte integrante del raddoppio previsto anche sull'asse della ferrovia del Brennero (in direzione Sud) per arrivare, in direzione Sud, a Rovereto e quindi a Mori e, in direzione Nord, fino a Mezzocorona.

Saranno inoltre studiati alcuni collegamenti verso la Valle di Fiemme e Fassa dalla Valle dell'Adige; verso Madonna di Campiglio e Pinzolo come deviazione da Dimaro della Ferrovia della Trento-Malè; verso l'Alto Garda come diramazione da Mori; verso l'Altopiano della Paganella dalla Valle dell'Adige; verso San Martino di Castrozza dal Primiero. Sarà pure opportuno valutare le possibilità di collegamento interno tra i centri dell'altipiano di Folgaria, Lavarone e Luserna che risultino più efficienti e meno impattanti, facendo ricorso anche a forme di mobilità alternativa.

Tutte queste ipotesi dovranno essere approfondite attraverso la definizione delle condizioni di sostenibilità ambientale e di fattibilità economica e tecnica.

4.2.5 L'interporto di Trento

La struttura interportuale, essendo collegata con la ferrovia del Brennero, ha una prospettiva funzionale che potrebbe essere complementare al "Quadrante Europa" o al contesto generale del sistema intermodale del Nord Italia e, in un orizzonte più vasto, del centro Europa.

L'interporto, infatti, è il centro dell'intermodalità del trasporto merci tra gomma e ferro, in relazione al potenziamento della connessione ferroviaria, attraverso la realizzazione del nuovo scalo ferroviario.

Tale funzione potrebbe assumere un rilievo ancora maggiore a seguito della realizzazione e/o dell'adeguamento di alcune delle principali infrastrutture convergenti sulla vallata dell'Adige - in particolare quelle ferroviarie - previste nel Piano provinciale della mobilità, che accentuerebbero il ruolo di "nodo" infrastrutturale e di interscambio di livello nazionale e internazionale di Trento.

In questo scenario, il ruolo dell'Interporto sarà fondamentale anche per la sua

capacità di assorbire e smistare su ferro gli eventuali incrementi di traffico merci su gomma che dovessero provenire dal Veneto a seguito della citata costruzione della cosiddetta "Pedemontana".

In considerazione della presenza sul territorio provinciale di una quota consistente delle imprese di autotrasporto nazionali, al fine di valorizzare tale funzione attenuando nel contempo gli effetti negativi sulla mobilità locale, l'interporto deve diventare anche luogo privilegiato di insediamento delle imprese trentine di autotrasporto; la localizzazione presso uno dei principali nodi di interscambio del Nord-Est, inoltre, consentirà a tali imprese di sfruttare in modo più efficiente delle economie di agglomerazione e di contribuire alla crescita economica provinciale anche in senso innovativo, sviluppando, oltre ai servizi tradizionali, anche altre funzioni connesse alla logistica e alla movimentazione e lavorazione delle merci.

In questo senso, potrà svolgere un'importante funzione anche nell'ambito della distribuzione all'ingrosso e a supporto della razionalizzazione dei traffici merci interni alla provincia, secondo una logica di tipo hub.

4.2.6 L'aeroporto Caproni

In relazione al ruolo direzionale di Trento e alla domanda di collegamenti veloci di orizzonte nazionale e internazionale connessa sia a tale ruolo che ad altre specifiche funzioni economiche e sociali della provincia di Trento (industria, turismo, Università, centri di ricerca, ecc.), nonché per le esigenze della protezione civile, l'aeroporto di Trento-Mattarello in gestione alla "Aeroporto Caproni S.p.A.", può rappresentare un'integrazione alle funzioni svolte dagli scali più prossimi.

Al fine di verificare le condizioni di fattibilità per l'avvio delle attività relative al passaggio da aviazione generale a servizi di terzo livello, occorre tuttavia valutare, oltre agli aspetti tecnici – ambientali già verificati per un determinato livello di operatività, anche gli aspetti economico-finanziari per definire realmente i possibili costi-ricavi aziendali di tale infrastruttura e la sostenibilità finanziaria del posizionamento di compagnie aeree presso l'aeroporto. Parallelamente a queste analisi, dovrà esserne condotta una di carattere strategico sulle possibili alleanze da consolidare e sviluppare con la "Valerio Catullo S.p.A." - nell'ottica di un Sistema Aeroportuale del Garda" - e con i gestori del "S. Giacomo" di Bolzano.

4.2.7 Parcheggi di interscambio e parcheggi pertinenziali

Al fine di favorire l'efficienza dei diversi elementi del sistema della mobilità (gomma/gomma – gomma/ferro) sarà necessario prevedere un'adeguata localizzazione e dimensionamento di parcheggi per l'interscambio intermodale in corrispondenza dei nodi della rete di mobilità provinciale.

Sarà altresì necessario prevedere la realizzazione di parcheggi pertinenziali per la riqualificazione delle aree urbane.

5 L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA ED ORGANIZZATIVA

Per mantenere un livello di competitività elevata nei confronti degli altri territori italiani ed europei il Trentino necessita del contributo di un sistema di mobilità compatibile con gli equilibri ambientali, sociali ed economici ed efficiente sotto il profilo funzionale, economico e finanziario. Tale contributo è tanto più efficace in quanto le soluzioni di sostegno alla mobilità sono innovative. L'innovazione - tecnologica ed organizzativa - avrà per scopi prioritari il miglioramento dell'efficienza, della sicurezza e della qualità del trasporto; la compatibilità ambientale del probabile aumento di mobilità; l'accresciuta accessibilità delle varie aree del territorio provinciale.

Il ruolo del soggetto provinciale può essere quello di incentivare la sperimentazione, la standardizzazione e l'uso di tecnologie e forme organizzative a carattere innovativo.

5.1 LE DIVERSE FINALITÀ DELL'INNOVAZIONE

5.1.1 *Innovazione per l'efficienza*

L'apporto dell'innovazione tecnologica ed organizzativa per aumentare l'efficienza della mobilità provinciale risulta essere prioritaria per permettere significativi miglioramenti della qualità dell'offerta. Vanno quindi promossi sia i progetti innovativi in senso stretto, sia quelli riconducibili ad un "miglioramento/adequamento" delle condizioni esistenti che si esplicitano soprattutto nel raggiungimento dell'efficienza socio-economica, da ottenersi attraverso la minimizzazione dei costi legati al trasporto ed il mantenimento di un valore capitale della rete dei trasporti in grado di permettere costi "ottimali" per la società e gli utenti.

5.1.2 *Innovazione per la sicurezza*

La sicurezza costituisce un aspetto cruciale delle politiche della mobilità. L'aspetto di maggiore rilevanza è costituito dalla riduzione degli effetti nocivi per le persone, attraverso la drastica riduzione dell'incidentalità (stradale, ma non solo) e dei costi ad essa connessi. I principali progetti di intervento in questo campo dovrebbero spaziare dagli adeguamenti delle infrastrutture agli aspetti educativi e regolatori. E' inoltre necessario concentrare i propri sforzi soprattutto sul settore stradale, in quanto è qui che si concentra la stragrande maggioranza dell'incidentalità totale.

5.1.3 *Innovazione per l'informazione agli utenti e alle merci*

Le innovazioni tecnologiche introdotte in alcuni paesi europei hanno contribuito ad aumentare le informazioni a disposizione degli utenti delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, in modo da permettere loro scelte più efficienti sia per il traffico privato, sia per il trasporto delle merci. Ad esempio, per quanto riguarda il settore stradale, che presenta valori assoluti maggiori, l'ipotesi può essere quella di introdurre un sistema integrato di monitoraggio e controllo del traffico veicolare che interessa la rete viaria (autostradale ed ordinaria) della Provincia di Trento, con particolare attenzione all'asta

dell'Adige e alle connessioni con la viabilità delle Valli. Tale sistema può porsi come supporto al monitoraggio in continuo dei flussi di traffico finalizzato al controllo delle criticità e alla gestione in tempo reale dei fenomeni interessanti la rete trentina.

5.1.4 Innovazione tecnica

L'innovazione tecnica contribuisce a conseguire gli obiettivi visti ai punti precedenti, in quanto permette maggiore efficienza, maggiore sicurezza, maggiore attenzione per l'ambiente e maggiore diffusione delle informazioni per gli utenti. Tale innovazione deve quindi essere promossa e incentivata anche attraverso una politica di alleanze con alcuni dei maggiori soggetti a livello nazionale ed internazionale. Tali alleanze potrebbero essere finalizzate alla sperimentazione *in loco* di alcuni prototipi o dei primi risultati delle ricerche.

5.1.5 Innovazione organizzativa e tariffaria

Nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico sarà sviluppata ulteriormente l'integrazione tariffaria sia sotto il profilo modale che territoriale, anche attraverso l'introduzione di sistemi di pagamento innovativi che, avvalendosi delle nuove tecnologie, consentano l'ottimizzazione gestionale e dei servizi sia per il gestore pubblico che per gli utenti. L'utilizzo di queste soluzioni è suscettibile di un progressivo ampliamento anche ad altre funzioni nel campo della mobilità.

5.1.6 Realizzazione di accordi e alleanze per l'innovazione

L'innovazione comporta un elevato investimento di risorse, finanziarie e non. E' quindi necessario prevedere una politica di alleanze per portare avanti questi obiettivi. Infatti non è sempre necessario realizzare da soli l'innovazione, ma bisogna saper scegliere le tecnologie da "importare" ed internalizzare. Tali alleanze, da definire avvalendosi anche dell'Università di Trento e dell'IRST, potranno essere realizzate sia nella fase di ricerca, proponendosi come partecipanti a consorzi europei di ricerca (nell'ambito dei progetti finanziati dal V° Programma Quadro dell'Unione Europea), soprattutto per la fase di sperimentazione dei risultati; sia nella fase di test dei risultati dei centri di ricerca di alcune grandi aziende.

5.2 PRIME LINEE DI INDIRIZZO

5.2.1 Interventi di carattere tecnologico e organizzativo sul versante dell'offerta

In prima approssimazione e senza precludere la previsione di altre soluzioni, sul versante dell'offerta è possibile prevedere le seguenti linee progettuali:

- a. la **cablatura del territorio trentino** è già in stato di realizzazione, sia per quanto riguarda l'asta dell'Adige (in particolare sfruttando l'infrastruttura dell'Autobrennero), sia per quanto riguarda le valli trasversali. Per permettere lo

sviluppo del territorio, ma soprattutto il recepimento delle innovazioni introdotte, è necessario che almeno i principali poli della provincia siano infrastrutturati in termini telematici;

- b. incentivi all'adozione di **best-practice** e alla loro diffusione: per risparmiare risorse finanziarie e temporali sarebbe interessante ed utile identificare alcuni interventi infrastrutturali o modalità di progettazione, realizzazione o gestione dei servizi di trasporto che hanno avuto una particolare riuscita in realtà simili a quella del territorio trentino, e progettare una loro applicazione, apportando alcuni correttivi per adeguare questi progetti alla realtà locale;
- c. le crescenti esigenze di sostenibilità hanno contribuito a spostare l'attenzione dalle politiche orientate all'offerta verso quelle orientate alla domanda.

A questo fine, la Provincia Autonoma di Trento valuterà l'ipotesi di affidare ad un **Mobility Manager** lo studio di alcune proposte per la mobilità dei dipendenti, dopo aver analizzato alcune esperienze internazionali che si sono dimostrate incoraggianti (anche se su realtà metropolitane di più ampie dimensioni).

Tale strumento dovrà comunque essere accompagnato da un'adeguata politica di marketing politico e sociale in grado di sensibilizzare i principali attori del tessuto urbano e "metropolitano" ai temi della mobilità sostenibile.

5.2.2 Interventi di carattere organizzativo sulla domanda

Sul versante degli interventi di carattere organizzativo della domanda, è necessario, in primo luogo, prendere in considerazione e studiare la possibilità di introdurre, di volta in volta, forme di "penalizzazione" oppure incentivi che siano in grado di influenzare la domanda di mobilità, soprattutto dal punto di vista modale (ad es. tariffazione della sosta differenziata tra le aree cittadine, incentivi all'intermodalità passeggeri o alla condivisione degli autoveicoli).

In secondo luogo sembra opportuno studiare modalità per incentivare forme di Car-Pooling. Il Car-Pooling consiste nella condivisione tra più utenti di un mezzo privato, in modo da aumentare il coefficiente di carico delle autovetture e ridurre la congestione stessa.

Per assicurare un funzionamento sistematico, il Car-Pooling richiede la presenza di un ente di controllo che fornisca reali incentivi ai partecipanti all'iniziativa (possibilità di accesso garantito a parcheggi, corsie o aree di sosta riservate, sconti su mezzi pubblici urbani).

In questa stessa ottica è pure auspicabile la proposizione di soluzione di Car-Sharing, sulla scorta di quanto già sperimentato in Svizzera, Olanda e Germania, che prevede l'uso in comune di una flotta di autoveicoli gestita da una società specializzata.

6 SISTEMA INFORMATIVO EFFICIENTE PER LA MOBILITÀ

Pianificare e gestire la mobilità è un processo assai complesso e costoso. Spesso la rinuncia a dotarsi di un sistema informativo efficiente e permanente appare una fonte

di semplificazione e risparmio, mentre nel tempo si rivela una grave mancanza di prospettiva. Le informazioni sulla mobilità invece che una tantum devono essere prodotte e utilizzate in via continuativa sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta.

Così facendo l'Amministrazione si metterà in condizioni di monitorare la situazione, di comprenderne le eventuali modificazioni e sarà soprattutto in grado di controllare i risultati delle sue scelte di pianificazione.

La mobilità verrebbe così ad essere anche "governata" ed organizzata al fine di renderla non un problema ma un'occasione: si potrà organizzarla solo se, accanto all'offerta di nuovi e differenziati servizi, si riuscirà ad agire sui tempi, sui comportamenti dei cittadini e sul loro consenso.

6.1 INFORMAZIONI SULL'OFFERTA E PER LA DOMANDA

6.1.1 Il sistema informativo dell'Offerta

Dal lato dell'offerta di mobilità, un progetto indubbiamente ambizioso ma assai utile potrebbe essere costituito dalla sperimentazione di un "Catasto tecnico delle infrastrutture" che censisca l'offerta in maniera puntuale e sia permanentemente aggiornato. Un progetto di questo tipo, impensabile fino ad alcuni anni fa, può essere oggi realizzato grazie alle innovazioni tecniche introdotte sia nell'ambito della rilevazione, sia della gestione delle informazioni.

Al catasto, strumento operativo per il soggetto gestore delle infrastrutture, potrebbe essere affiancato un sistema informativo più "soft" destinato all'utenza ed avente l'obiettivo di descrivere sia le infrastrutture esistenti ed in fase di progettazione, sia soprattutto gli interventi ed il loro stato di avanzamento.

Altro elemento del complessivo sistema informativo sull'offerta può essere rappresentato dalla realizzazione di un sistema di monitoraggio sui traffici con l'introduzione in alcuni punti critici della viabilità di apparecchiature per il controllo in continuo, diurno e notturno, del numero di veicoli transitanti, con la possibilità di classificazione dei veicoli stessi in varie classi. Tale monitoraggio potrà permettere la gestione in automatico delle criticità, spingendo a livelli di controllo molto elevati il sistema stesso.

Il sistema infatti potrebbe essere completato con la messa in rete di tutte le apparecchiature, la centrale di controllo, il software di gestione e una serie di siti di informazione verso il pubblico, posti nelle principali stazioni turistiche, negli alberghi, lungo l'autostrada e presso i centri servizi degli operatori del trasporto su strada, ma eventualmente anche con messaggi sui telefoni cellulari, sistema RDS sulle autoradio.

6.1.2 Sistema informativo per la Domanda (pubblica e privata)

Per quanto concerne l'informazione agli utenti del trasporto pubblico, questa dovrebbe essere sviluppata sia verso coloro che stanno usufruendo del servizio (passeggeri),

sia verso gli utenti in attesa o che addirittura devono ancora prendere la propria decisione di scelta modale.

La progettazione di un sistema informativo sul traffico privato potrebbe essere finalizzato, in un primo livello di sviluppo del progetto, a valutare le variazioni di flusso veicolare nei vari periodi dell'anno, permettendo una dettagliata raccolta di dati oggi aggiornata ogni cinque/dieci anni con l'ausilio di personale direttamente in sito; ad un secondo livello potrebbe essere possibile un controllo in tempo reale delle situazioni di traffico problematiche per la rete, al fine di informare dinamicamente gli utenti delle variazioni intervenute nelle situazioni del traffico.

7 GESTIONE EFFICIENTE DELLA MOBILITÀ

Il Piano provinciale della mobilità, come si è detto, non è soltanto un piano che si prefigge innanzitutto di "costruire" le pre-condizioni (infrastrutture), ma anche un piano che vuole consentire una gestione ed una "governance" efficiente della mobilità.

Conseguentemente, il piano perseguirà l'obiettivo di gestire la mobilità determinando le forme più adeguate di collaborazione pubblico-privata sia nella fase di progettazione e costruzione che in quella di gestione dei servizi. Sotto questo profilo il Piano definirà sia le priorità di intervento infrastrutturale, organizzativo e gestionale, sia le modalità e gli strumenti per gestire la fase di transizione, fino alla completa implementazione delle funzioni e delle procedure di governo della mobilità da parte degli Organismi previsti nel Piano stesso.

7.1 IL PROBLEMA DELLA "GOVERNANCE"

La mobilità sta assumendo sempre più un ruolo centrale per la realtà sociale ed economica nelle aree metropolitane ma anche in provincia di Trento e rappresenta quindi un fenomeno che va adeguatamente governato, oltre che programmato e monitorato.

Il rischio che si intende evitare è che, pur con le necessarie attenzioni, valutazioni e verifiche di carattere tecnico, economico e politico, il Piano della mobilità rimanga un documento di indirizzo senza la conseguente individuazione di responsabilità di gestione, di supervisione e di monitoraggio.

Per una gestione efficiente del piano della mobilità con riguardo sia alle infrastrutture che al governo della mobilità non si può prescindere dal fatto di trovarsi di fronte ad una pluralità di soggetti, ciascuno titolare di una diversa competenza. Da qui la necessità di un coordinamento nell'esercizio di dette competenze, con l'obiettivo di una loro gestione integrata.

Il governo della mobilità comporta, infatti, i seguenti compiti:

- monitoraggio, di tutti i modi nei quali si articola la mobilità;
- controllo ed orientamento dei flussi di traffico;
- interventi volti ad orientare e guidare (governare) in tempo reale, i flussi di traffico

veicolare per prevenire o risolvere le congestioni e comunque per realizzare performance ottimali di trasporto;

- coordinamento dell'attività dei gestori dei servizi di trasporto e delle infrastrutture;
- rilevazione dei dati relativi agli effetti esterni dei diversi modi nei quali si esplica la mobilità, sotto il profilo sia qualitativo, che quantitativo, anche al fine della definizione dei criteri e delle modalità per l'internalizzazione di tali costi;
- elaborazione delle proposte per una gestione efficace dei servizi pubblici di trasporto;
- elaborazione dei programmi operativi previsti dal piano della mobilità per la realizzazione sia delle infrastrutture che dei sistemi di controllo della mobilità;
- elaborazione dei dati per l'aggiornamento del piano della mobilità.

Poiché i soggetti ai quali sono demandate attualmente tali funzioni si identificano in vari enti pubblici, nonché in organismi diversi all'interno di uno stesso ente, oltre che con i singoli cittadini, scelta ragionevole appare quella di dar vita ad un organismo dotato di specifica competenza in materia di mobilità, che opera con la partecipazione a diverso titolo e con diversa responsabilità di tutti i soggetti titolari delle diverse competenze in materia sia di infrastrutture che della loro gestione.

7.2 IL RECEPIMENTO DEL DECENTRAMENTO IN ATTO A LIVELLO NAZIONALE

Alla Provincia Autonoma di Trento fanno capo dalla sua istituzione molti dei compiti che oggi sono stati demandati agli altri enti locali nazionali nell'ambito del processo di decentramento in atto. Per i compiti non demandati si sta provvedendo con norme di attuazione riguardanti l'attribuzione delle funzioni statali di programmazione ed amministrazione dei servizi ferroviari di interesse provinciale in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.A..

Con il completamento del quadro delle competenze, la Provincia provvede a rinnovare la propria normativa in materia di comunicazione e trasporti tenendo anche conto dei principi di riforma economico sociale introdotti nell'ordinamento nazionale e riguardanti i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

La rivisitazione della normativa, che conseguirà ad una verifica della praticabilità della previsione di accorpate in una sola società le due società attualmente concessionarie del servizio di trasporto pubblico, definirà comunque l'organizzazione dei servizi, distinguendo i compiti istituzionali da quelli strettamente gestionali.

Alla Provincia saranno riservate le funzioni di programmazione, di finanziamento, di autorizzazione, di indirizzo e di verifica e controllo, mentre ai soggetti esterni sarà attribuita con il sistema della concessione da affidare anche con procedure ad evidenza pubblica la gestione dei servizi pubblici di trasporto.