



PIANO GENERALE DELLA MOBILITA'

LINEE GUIDA

NOTA INTRODUTTIVA

Per una mobilità, efficiente, sicura, sostenibile

Lo scenario internazionale

I riferimenti nazionali

La mobilità

I rapporti con il territorio

Infrastrutture e servizi per la mobilità

Uno strumento di programmazione e indirizzo

Un piano-processo

Per una mobilità efficiente, sicura, sostenibile

La finalità di ordine generale assunta dal Ministero dei Trasporti fin dal momento della sua costituzione come dicastero autonomo nel maggio 2006, è stata quella di riportare la politica dei trasporti al centro dell'azione del Governo, invertendo la tendenza a concentrare l'attenzione sulla realizzazione di opere infrastrutturali al di fuori di un pre-definito scenario programmatico e del relativo quadro di concertazione istituzionale.

Questo era il senso ultimo della Legge Obiettivo che, non a caso, aveva perso ogni contatto con quello che doveva essere il suo naturale riferimento, ovvero il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato nel 2001.

Di qui è scaturita la decisione di avviare l'elaborazione di un nuovo piano, anche in considerazione del fatto che sia il PGTL del 2001 sia il Piano della Logistica approvato nel 2006 richiedevano una profonda rivisitazione per almeno tre ordini di motivi:

le profonde modificazioni che stanno interessando negli anni più recenti la mobilità a livello internazionale, che occorre interpretare e applicare alle dinamiche nazionali;

il progressivo aggravarsi del problema di milioni di pendolari, che sopportano costi notevoli, tempi di percorrenza elevati ed irregolari, deficit grave di qualità dei servizi;

la nuova sensibilità che nel Paese si sta sviluppando nei confronti della questione trasporti, sensibilità alla quale è necessario far corrispondere un salto di qualità nei processi decisionali propri della politica nazionale.

Lo scenario internazionale

Per quanto riguarda il primo aspetto, gli eventi più significativi intervenuti hanno riguardato:

* L'evoluzione della politica comunitaria, che ha comportato uno spostamento del baricentro dell'Europa prima verso Est (con l'allargamento all'Europa a 27) e successivamente, con le prospettive delineate dal gruppo ad alto livello "Wider Europe", verso Sud. Ne sono risultate profondamente modificate le Reti Transeuropee e sono comparse per la prima volta le Autostrade del Mare come strumento innovativo per il trasporto, capace anche di dare sostegno ai processi di coesione tra Paesi dell'area euromediterranea.

* Lo straordinario sviluppo delle economie asiatiche (Cina e India in particolare) che ha enormemente intensificato gli scambi con l'Europa, privilegiando il transito attraverso il canale di Suez che è tornato ad essere una cerniera strategica per la mobilità a livello mondiale.

Una delle principali implicazioni di questi due fenomeni è stata la rinnovata centralità del Mediterraneo, il che costituisce una straordinaria opportunità sia per l'Europa che per l'Italia, ma alla quale entrambe non sembrano aver prestato finora la dovuta attenzione.

La questione di fondo sulla quale occorre riflettere è rappresentata dal fatto che nel momento stesso in cui l'Europa si è costituita come nuova entità politica, economica, sociale e geografica, si è creata all'interno del Mediterraneo una invisibile frontiera - che va da Gibilterra, al Canale di Sicilia, al mare Adriatico, all'Egeo - attraverso la quale si è avviata e si verificherà sempre più una delle più grandi migrazioni della storia, una migrazione epocale di un'intera parte del mondo verso un'altra, innescata da trend demografici di segno completamente diverso e spinta dall'attrazione che determinano le condizioni economiche, sociali e culturali del tutto diverse da quelle del versante europeo.

E poiché non vi è alcuna possibilità che questo immenso movimento di genti possa essere contrastato presidiando le frontiere, è necessario saperlo interpretare nelle sue connotazioni di fondo e costruire politiche a livello europeo all'altezza della situazione.

Questo, d'altronde, era l'obiettivo prioritario assunto della Conferenza di Barcellona del 1995, che per motivi diversi - il principale dei quali è il mutato scenario politico internazionale conseguente all'evento dell'11 settembre - non si è riusciti a perseguire dando luogo alla situazione attuale che è di sostanziale ristagno dell'intero processo di integrazione euromediterranea, tale da far apparire molto incerta anche la soglia temporale del 2010 per la costituzione della Zona di Libero Scambio.

E' indubbio, tuttavia, che quel processo di integrazione è l'unico sul quale si possa fare affidamento per far sì che quell'immensa frontiera che separa attualmente i Paesi europei da

quelli della riva Sud e della riva Est del Mediterraneo, non sia più un tragico palcoscenico di disperazione e di morte ma un luogo di scambio, di integrazione e di pace tra mondi e culture diversi. Ed è altrettanto indubbio che a questo compito, che riguarda l'intera Comunità Europea, dovranno attendere in modo particolare Paesi come l'Italia, la Spagna e la Grecia, ubicati nelle aree finitime di quella frontiera.

D'altro canto, del pari essenziale risulta essere il processo di progressiva integrazione tra i Paesi della Comunità Europea al loro interno, soprattutto in considerazione delle complesse problematiche introdotte dall'ingresso dei Paesi dell'Est, che ha riproposto la questione di una equilibrata distribuzione di pesi, ovvero della ricerca di un nuovo baricentro socio-economico e di più adeguati sistemi di relazioni tra le diverse parti. A questo processo il nostro Paese è interessato non solo per gli storici rapporti con il Paesi del centro Europa, ma anche come uno dei principali interlocutori nei rapporti con i Paesi della penisola balcanica.

Un Paese, dunque, l'Italia che deve sempre meglio precisare la propria fisionomia euromediterranea, ossia di Paese che si propone come protagonista allo snodo del sistema di relazioni tra il continente europeo e l'affluente mondo mediterraneo, memore degli storici legami con il primo e della nuova, inevitabile proiezione verso il secondo.

A questa problematica di ordine generale appartiene a pieno titolo la questione della mobilità, alla quale è affidato il compito essenziale di consentire le relazioni fisiche tra i Paesi del mondo euromediterraneo. Da qui discende la necessità di impostare il principale strumento della politica nazionale dei trasporti - il Piano Generale della Mobilità - in modo congruente con il perseguimento di questi obiettivi, il che può essere concretamente avviato a partire dal recepimento del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, che fissa obiettivi e regole per le politiche comunitaria, nazionale e regionale, ponendo tra le 10 priorità nazionali le reti ed i collegamenti per la mobilità (priorità n° 6) e la competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani (priorità n° 8), facendo riferimento a nuovi modelli europei di assetto territoriale, fondati su un'organizzazione policentrica dei sistemi e delle funzioni urbane e su una corrispondente struttura reticolare dei sistemi di trasporto che sostengono la mobilità.

I riferimenti nazionali

Per quel che riguarda il secondo aspetto, quello relativo alle modalità con cui collocare la questione dei trasporti nell'ambito delle politiche nazionali, occorre acquisire due riferimenti a partire dai quali può essere perseguito l'obiettivo di garantire al sistema nazionale dei trasporti i requisiti basilari che lo debbono caratterizzare: efficienza, sicurezza, sostenibilità.

Sono questi, infatti, i requisiti che consentono di migliorare la qualità della vita dei cittadini in riferimento ad una delle funzioni fondamentali, quella del muoversi dai luoghi di residenza a quelli di lavoro, di servizio, di studio, di svago e così via. E sono sempre questi i requisiti essenziali affinché le imprese possano assicurare la circolazione delle merci in condizioni di economicità di gestione, di sicurezza del lavoro e di rispetto dell'ambiente.

La mobilità

Il primo riferimento è di natura concettuale e riguarda la necessità che la questione venga posta nella sua massima generalità, acquisendo a fondamento di ogni elaborazione il concetto della mobilità, che rappresenta sempre più una delle funzioni vitali della società contemporanea.

Infatti è la mobilità - intesa come esigenza di muoversi nello spazio delle persone e delle cose - la categoria che determina da parte di cittadini e imprese la domanda di servizi di trasporto che chiede di essere soddisfatta.

Ed è la mobilità - intesa come capacità di muoversi nello spazio delle persone e delle cose - la categoria sulla quale va costruita da parte dei diversi operatori l'offerta di servizi in grado di soddisfarla.

Occorre, dunque, porre questo concetto al centro delle elaborazioni programmatiche riguardanti i trasporti, nel rispetto del diritto che la nostra Costituzione pone in capo al cittadino e del diritto sancito dalla Comunità Europea per la libera circolazione di persone e cose all'interno dello spazio comunitario.

Di qui la denominazione stessa del piano come Piano Generale della Mobilità, che sta a significare che i piani, i progetti, i provvedimenti finanziari e quelli normativi che si predisporranno e attueranno per il sistema dei trasporti, dovranno essere finalizzati a fare in modo che questo sistema sia in grado, con in suoi vari modi, di rispondere alla domanda di mobilità che si vuole garantire al Paese. Ne discende che la sequenza logica degli atti di governo che il PGM sottende è: previsione della mobilità-pianificazione dei sistemi di trasporto-programmazione delle infrastrutture.

La parola chiave di questo piano è integrazione, che si declina in tre modi diversi e concomitanti

L'integrazione tra le reti di mobilità interne e quelle degli altri Paesi, in particolare dell'Europa, che significa massima attenzione alle connessioni con le grandi direttrici sulle quali punta la Comunità Europea - quella da Berlino a Palermo, quella da Lisbona a Kiev, quella da Genova a Rotterdam e quella adriatica verso i Balcani - e con quell'immensa rete a scala mondiale rappresentata dalle vie del mare, soprattutto per quel che riguarda le relazioni in area mediterranea. Su questo versante un'attenzione particolare dovrà essere rivolta alla messa a punto di strumenti idonei a far compiere un salto di qualità in termini di efficienza ai porti italiani, a partire dalla loro "messa a sistema".

L'integrazione tra i diversi modi di trasporto, attraverso interventi alle diverse scale territoriali finalizzati alla creazione di cerniere di scambio che consentano di spostarsi con facilità dalla ferrovia, alla strada, alle linee aeree, alle vie del mare, che è la condizione prima per dare efficienza al nostro sistema di trasporto, in accordo con il concetto di co-modalità, sul quale ha posto di recente grande enfasi anche la Comunità Europea.

L'integrazione tra livelli, per tener conto del fatto che oltre a garantire le migliori e più rapide connessioni per le lunghe percorrenze (ruolo svolto dalla rete di autostrade e superstrade realizzate a partire dagli anni sessanta e dalla rete ferroviaria AV/AC in corso di realizzazione a partire dalla metà degli anni novanta) è indispensabile tener conto della mobilità di breve e media percorrenza, in particolare quella dei milioni di pendolari che ogni giorno si spostano dai luoghi di residenza per motivi di lavoro, di studio, di svago, di accesso ai servizi, che ha visto ormai da anni un progressivo decadimento dell'offerta di trasporti pubblici - in particolare ferroviari - a favore del trasporto individuale su strada.

Per questo aspetto sarà determinante il ruolo svolto dal trasporto pubblico a scala regionale e locale e, di conseguenza, sarà necessario un netto salto di qualità da parte delle Regioni per quel che riguarda la funzione di programmazione e gestione del trasporto pubblico locale, a partire dalla inversione della scelta operata negli anni passati a favore del trasporto su strada.

I rapporti con il territorio

Il secondo riferimento essenziale per una corretta pianificazione della mobilità e dei trasporti, è costituito dalla stretta connessione che deve mantenere con la politica del territorio nelle sue diverse componenti: insediativa, ambientale, paesaggistica.

La storia delle trasformazioni del territorio del nostro Paese sono ben note e, a distanza di circa cinquanta anni dall'inizio del periodo più critico, mostra con evidente crudezza i segni dell'assenza di una visione di alto profilo e di lungo periodo circa le modalità con cui quelle trasformazioni sarebbero dovute avvenire.

Ne sono testimonianze le profonde lacerazioni prodotte nell'ambiente naturale; il diffuso degrado del patrimonio insediativo storico; l'urbanizzazione incontrollata delle grandi aree urbane; gli sfregi prodotti dall'abusivismo di ogni tipo; l'abbandono dei centri minori; la congestione della circolazione all'interno dei centri urbani; il progressivo ingolfamento delle arterie di grande comunicazione.

Un lungo sonno della ragione ha prodotto tutto questo, impedendo che dopo la ricostruzione post-bellica il Paese potesse programmare e realizzare uno sviluppo ordinato del proprio ambiente di vita, in analogia con quanto negli stessi anni si andava realizzando in altri Paesi - come la Francia, la Germania, la Gran Bretagna - a noi vicini per storia e tradizioni.

Il tutto con il sostanziale assenso della stragrande parte del mondo politico, imprenditoriale e professionale, della grande proprietà fondiaria, delle amministrazioni a tutti i livelli, cui ha corrisposto la sconfitta di quella parte della società italiana che aveva tentato sul terreno

politico, culturale, scientifico e tecnico di far intraprendere un percorso diverso alla trasformazione del territorio nazionale.

A valle di tutto questo la domanda che oggi si pone è se sia possibile e in che modo interrompere questo circuito perverso trascinatosi fino ai nostri giorni, per innescare un processo virtuoso teso alla riqualificazione degli insediamenti, alla tutela degli ambienti naturali, all'efficienza delle reti di collegamento, alla qualità dei servizi alla popolazione e alle imprese.

La risposta circa la possibilità che questo avvenga può essere parzialmente positiva per alcune ragioni di fondo legate alle diverse componenti territoriali.

Anzitutto perchè è ormai diffusa la consapevolezza che gli effetti di quella dissennata politica territoriale sulle strutture insediative (residenziali, produttive, di servizio) ci si stanno riversando contro: contro i cittadini, che vivono in ambienti sempre meno adeguati alle loro esigenze e fruiscono di servizi sempre meno efficienti; contro le imprese che nella progressiva inefficienza del territorio, soprattutto nella componente relazionale, trovano un freno sempre più consistente al pieno dispiegarsi delle loro attività produttive.

Questa nuova consapevolezza induce a pensare che sia possibile ottenere attenzione e consenso attorno a politiche territoriali nuove riguardanti gli insediamenti nelle aree metropolitane, nelle grandi e medie città, nei centri minori e nei territori estensivi, basate su scelte incisive, come la riduzione delle distanze tra luoghi di residenza e di lavoro; la presenza di sistemi di trasporto pubblico in sede propria come preconditione per l'espansione urbana; l'integrazione ferro-gomma e la riqualificazione delle linee e dei nodi ferroviari nelle aree urbane.

A questo fine un nuovo grande impulso, dopo decenni di silenzi, di errori e di omissioni, dovrebbe venire dal Parlamento e dal Governo per il rilancio di una politica urbanistica a tutte le scale - nazionale, regionale, provinciale e comunale - dotata di strumenti adeguati a dare vita a quell'imponente processo di riqualificazione del territorio che costituisce ormai un obiettivo irrinunciabile.

Va poi preso atto che nel corso degli ultimi trenta anni si è sviluppata in modo consistente una coscienza ambientalista che ha determinato un'attenzione nuova verso questo straordinario e delicato patrimonio del nostro Paese, e che esistono ormai strumenti efficaci sia di programmazione che di tutela. Ciò significa che anche su questo versante è possibile lavorare alla costruzione di un diverso scenario territoriale, uno scenario nel quale un ruolo centrale venga attribuito sia in termini di conservazione che di fruizione alle diverse componenti ambientali, avendo come riferimento di ordine generale i principi e le regole del Protocollo di Kyoto.

Da questo punto di vista è bene avere presente che occorre assicurare uno stretto coordinamento tra politiche dei trasporti e politiche ambientali, non solo perchè su alcuni terreni - come quelli del consumo energetico e dell'inquinamento che derivano dalla circolazione dei mezzi di trasporto - il rapporto è diretto di causa-effetto ma perchè su quello, oggi particolarmente sentito, dell'impatto ambientale prodotto dalla realizzazione di nuove infrastrutture, è necessario passare dalla logica dell'apposizione del vincolo ex post a quella del pieno coinvolgimento ex ante delle componenti ambientali nella pianificazione e progettazione di quelle infrastrutture.

Infrastrutture e servizi per la mobilità

Più delicato appare il discorso sull'altra fondamentale componente della struttura territoriale, quella della quale qui più propriamente si discute, ovvero il sistema di trasporto, con le sue infrastrutture e i suoi servizi.

Per questo aspetto la prospettiva di una rapida e significativa inversione di tendenza appare assai meno alla portata, non solo per la condizione di grave precarietà in cui versa attualmente il sistema, ma anche perchè la cognizione di cosa occorra fare per modificare la situazione attuale è tutt'altro che chiara e condivisa.

Basti pensare alle grandi alternative di fronte alle quali ci troviamo: trasporto pubblico o privato? trasporto su strada o su ferro o per mare o per aria? trasporto modale o intermodale o co-modale? finanziamento pubblico, privato o misto? Per non parlare della persistente dicotomia tra richiesta di efficienza gestionale delle aziende di servizio e necessità di assicurare

un servizio che, per taluni aspetti e in alcune aree, è di natura prettamente sociale. Si aggiunga, poi, che il nostro è un territorio complesso, delicato e prezioso, che pone ogni tipo di ostacolo per chi si proponga di organizzarne i trasporti: la conformazione geografica allungata accresce le distanze rispetto alla superficie del territorio; la presenza di rilievi montuosi e di fiumi aumenta a dismisura la difficoltà e i costi di attraversamento; la dispersione dei centri urbani moltiplica le necessità di spostamenti di persone e merci; la presenza di beni storico-artistici di grande rilevanza fa nascere sul territorio vincoli cogenti; la qualità del paesaggio e la imponenza dell'ecosistema naturale, richiedono una particolare attenzione ai fattori ambientali.

Vi è poi il persistente e gravissimo problema dell'arretratezza dei sistemi di trasporto nel Mezzogiorno e del conseguente divario con il resto del Paese.

Gli annuali rapporti della SVIMEZ forniscono un quadro preciso di questo divario, ma al di là di questa comparazione, che da la misura di quanto grande sia il problema da affrontare, vi è una evidenza diretta dello stato di deficit di infrastrutture e di servizi di trasporto a partire dalle aree centrali del Paese per arrivare all'estremo sud e alle isole maggiori. Per citare gli esempi più eclatanti, basti pensare alla cesura della rete autostradale e di quella ferroviaria AV/AC sul versante tirrenico al di sotto di Salerno; o all'insostenibile condizione in cui versano le strade statali in Calabria, in Sicilia, in Basilicata e in Sardegna; o all'analoga condizione in cui versano le linee ferroviarie sarde, la litoranea jonica calabrese, la Messina-Palermo e la Messina-Catania, per non dire della completa assenza in Basilicata.

Questa condizione di deficit infrastrutturale, in presenza di un costante aumento della domanda di mobilità, ha progressivamente depresso l'efficienza e la qualità del servizio che oggi sono arrivati a livelli intollerabili. Si aggiunga che sul versante ferroviario l'obiettivo di ricostituire una condizione di equilibrio economico dell'azienda Ferrovie dello Stato, rischia di penalizzare ulteriormente le regioni meridionali con la soppressione di linee che oggi risultano antieconomiche, a causa di un perverso intreccio che nel tempo si è creato tra carenza dell'offerta e diminuzione della domanda.

In sostanza, la questione trasporti nei territori meridionali costituisce una condizione di vincolo di base, nel senso che nessuna politica dei trasporti a livello nazionale potrà essere attuata con successo in assenza di scelte perentorie in direzione di un adeguamento delle infrastrutture e dei servizi nel Mezzogiorno.

Uno strumento di programmazione e di indirizzo

Un quadro difficile, dunque, con il quale occorre confrontarsi scrupolosamente fin dalla fase iniziale delle scelte sulle risposte da dare alla domanda di mobilità.

Ma proprio a motivo di queste maggiori difficoltà, la strada da perseguire non può che essere quella di affrontare l'intera problematica nell'ambito dello strumento più pertinente - il Piano Generale della Mobilità - la cui efficienza, tuttavia, dipende da un preliminare chiarimento che discende da quanto si è appena detto con riguardo ai rapporti con il territorio.

Ciò che deve essere chiaro è che il Piano Generale della Mobilità non può rimanere confinato in una dimensione settoriale, perchè se così avvenisse si commetterebbe un errore destinato ad inficiarne in partenza la validità, stante l'intima connessione che caratterizza il rapporto tra il sistema della mobilità e l'assetto del territorio.

Ovviamente altra sarebbe la situazione se esistesse un quadro territoriale a scala nazionale (quale fu proposto nei primi anni settanta con le proiezioni territoriali del Progetto '80) al quale riferire un piano di settore come quello della mobilità, ovvero se ne avviassimo in parallelo l'elaborazione. Ma in assenza di uno dei due riferimenti non si può che partire dal presupposto che il territorio è un sistema a forte connettività interna e che quale che sia la componente di cui il piano si occupa, deve essere in grado di comprenderne (nel senso di averne complessiva cognizione) l'intera dimensione.

Ciò implica la necessità di intraprendere due parallele e contemporanee direzioni di marcia per l'elaborazione del PGM:

quella del coordinamento con gli altri dicasteri competenti - in particolare quelli delle Infrastrutture e dell'Ambiente - e con Regioni, Province e Comuni in quanto soggetti titolari di competenze a scala locale in materia sia di territorio che di trasporti;

quella della costruzione di modelli simulativi di assetto del territorio, con i quali confrontare le scelte programmatiche relative al sistema di trasporto che via via verranno messe a punto.

Per l'uno e l'altro dei due aspetti, sarà necessario avere ben presente che il PGM, per la sua natura di strumento di programmazione e indirizzo, deve costituirsi come riferimento per il complesso di azioni che verranno intraprese da soggetti diversi - Ministeri, Regioni, Province, Comuni, Enti pubblici e privati, Operatori di settore - ciascuno per le sue competenze e con modalità e strumenti diversi.

In particolare, il raccordo politico-amministrativo tra i diversi soggetti istituzionali coinvolti ai diversi livelli territoriali - a partire dalla sede deputata costituita dalla Conferenza permanente per i rapporti tra Stato, Regioni e Province autonome - si deve concretizzare in un rapporto di collaborazione costruttiva, che non si esaurisca soltanto nella fase di formulazione degli interventi di interesse comune, ma si estenda anche al momento della formazione dei rispettivi strumenti di programmazione.

In considerazione di ciò, il PGM dovrà rappresentare un documento-quadro di sintesi programmatoria e di indirizzo, utile ad integrare i contenuti della pianificazione locale in una cornice di coerenza a livello nazionale.

Un piano-processo

Vi è, infine, da affrontare la questione della gestione del PGM il che richiede, anzitutto, due ordini di considerazioni in relazione ai tempi del piano.

La prima riguarda la prospettiva temporale da assumere per il PGM che, stante la natura e la portata di tale strumento, non può che essere rapportata ai tempi di elaborazione e attuazione degli atti di programmazione di cui si pone come riferimento e ai tempi di evoluzione e verifica dei fenomeni che mira ad indurre e controllare.

Da questo punto di vista, considerando anche il tempo stimabile per l'entrata in vigore del PGM, l'orizzonte del 2020 appare il più congruo.

La seconda considerazione riguarda i tempi intermedi, ovvero quelli che partendo da ora vanno fino all'entrata in vigore del piano (stimata alla fine del 2008) e poi fino al suo orizzonte temporale di validità (come detto, il 2020) che è l'orizzonte entro il quale se ne prevede fin d'ora la revisione generale.

Per questo aspetto è necessario evidenziare che mentre avanza il processo di elaborazione del PGM, si evolve anche il quadro dei provvedimenti che lo stesso Ministero dei Trasporti (spesso di concerto con altri Ministeri) via via mette a punto: da quelli già approvati o per i quali è in corso l'iter parlamentare (il ddl sulla sicurezza stradale o il ddl di riforma del trasporto aereo); a quelli ancora in fase di discussione (come il ddl per la riforma del codice della navigazione); agli atti di diversa natura che riguardano la portualità, l'autotrasporto, il trasporto pubblico locale, il riassetto del sistema ferroviario e così via.

Con questo quadro evolutivo dovrà continuamente correlarsi il PGM, sia nella fase di elaborazione che in quella di gestione.

In questo lungo percorso risulteranno essenziali le verifiche periodiche, che sembra opportuno collegare alle cadenze annuali dei DPEF, a partire da quello attuale relativo al triennio 2008-2011, nel quale è già presente un paragrafo Mobilità, che si pone sulla falsariga delle elaborazioni fin qui compiute per il PGM e dei provvedimenti già avviati ai quali si è fatto cenno, nonché alle molteplici azioni intraprese in attuazione della Finanziaria 2007.

Per conferire al meglio al Piano Generale della Mobilità questo carattere di piano-processo, un'importanza particolare assumono proprio le Linee Guida - esito di un percorso di elaborazione caratterizzato dal confronto tra scelte di natura politico-istituzionale e valutazioni di natura tecnico-scientifica - che ora vengono aperte alla discussione con coloro che, per ragioni e compiti diversi, sono interessati al tema della mobilità, al fine di recepire osservazioni e contributi di idee che ne consentano la definitiva formulazione e l'avvio della fase di vera e propria elaborazione del piano.

Alessandro Bianchi