

Coordinamento FIAB Nord Ovest

DOMANDA 1

Il Piano della Mobilità Ciclistica, approvato dalla Regione nel 2023, ha come obiettivo di portare, entro la fine della nuova consiliatura regionale, gli spostamenti in bicicletta dall'attuale 3,3% all'8% del totale degli spostamenti che i cittadini piemontesi effettuano ogni giorno, per qualsiasi finalità (mobilità quotidiana, svago, turismo). Secondo Lei, quali interventi e quali risorse economiche sono necessarie, nel periodo 2024-2029, per raggiungere questo obiettivo, in particolare nei centri urbani?

ALBERTO CIRIO

Il Piano della mobilità ciclistica, approvato dalla Regione nel marzo 2023, ha individuato sfide importanti per la crescita di un Piemonte sempre più sostenibile, sia per gli spostamenti quotidiani che per attrarre un turismo che possa fare delle due ruote il volano per lo sviluppo economico e la valorizzazione storico-culturale del territorio. Queste sfide importanti hanno portato all'individuazione di target ambiziosi, tra i quali quello ricordato dalla federazione di portare l'utilizzo della bicicletta dall'attuale 3,5% all'8% del totale degli spostamenti entro il 2030. Per arrivare a questo sfidante obiettivo la Regione ha messo in campo varie azioni a partire dalle risorse per le piste ciclabili, elemento fondamentale per l'uso sicuro della bicicletta. Abbiamo inserito due lotti del progetto strategico VenTo nella programmazione dei fondi del Pnrr e con il programma regionale Fesr 2021-2027 abbiamo destinato 40 milioni di euro all'attuazione di percorsi strategici ciclistici dedicati in particolare alla mobilità casa-scuola e casa-lavoro, oltre che alla mobilità turistica di alcune aree del Piemonte, come quelle patrimonio Unesco di Langhe, Roero e Monferrato, la corona delle residenze sabaude attorno a Torino e il Distretto del Lago Maggiore. Per definire una programmazione di medio periodo di questi e altri interventi, con l'assessore regionale ai Trasporti, Marco Gabusi, abbiamo creato una cabina regionale trasversale sul tema, nata con la volontà di coinvolgere le varie aree interessate dalla materia (trasporti, ambiente, cultura, turismo e sport) e mettere a sistema tutte le risorse a disposizione della Regione su vari programmi nazionali e comunitari in corso e di quelli a venire in modo da dare gambe sempre più solide a un piano strategico per la bici che consenta al Piemonte di essere tra le prime regioni d'Italia in fatto di turismo green e mobilità sostenibile, con una rete di piste ciclabili che entro il 2027 potrà contare su 120 chilometri di nuovi percorsi.

ALBERTO COSTANZO

I vantaggi che l'aumento dell'uso della bicicletta può produrre nei centri abitati sono assolutamente evidenti. Ma, come su tutti i temi, è necessario passare dai "bisognerebbe...", tipici dei partiti tradizionali, alla concretezza dell'azione politica e amministrativa. Poiché uno dei punti cardine della lista Libertà è il coinvolgimento dei cittadini, e delle categorie di cittadini interessati alle varie

tematiche, nelle decisioni, la nostra intenzione sarebbe di creare anche su questo argomento un tavolo – non consultivo, ma vincolante per la politica - dal quale escano le iniziative necessarie. Nessuna decisione calata dall'alto ma forme di democrazia diretta accessibili a tutti.

SARAH DISABATO

Crediamo sia prioritario avviare politiche di limitazione del traffico in sintonia con un piano di agevolazioni e incentivi basato su criteri progressivi degli inquinanti. Per questo occorre mettere in campo un adeguato supporto e incentivo ai progetti di ciclabilità a livello regionale per raccordare la rete ciclabile regionale a quella urbana delle città di medie e grandi dimensioni, sviluppando le linee guida per la pianificazione e progettazione. È fondamentale da parte della Regione Piemonte lo sviluppo di un fondo che possa supportare i Comuni nella manutenzione della rete ciclabile di interesse regionale. Il raggiungimento di una maggiore qualità ambientale si ottiene riducendo sì i consumi energetici e le emissioni inquinanti, ma anche attraverso la promozione dell'uso della bicicletta.

FRANCESCA FREDIANI

Piemonte Popolare vuole aumentare la percentuale di spostamenti in bicicletta (e in generale la mobilità attiva e il tpl) per la mobilità quotidiana urbana ed extraurbana, per svago, turismo e sport ed allinearsi ai valori che contraddistinguono i paesi europei più progrediti come Germania, Olanda, Danimarca. Raggiungere l'obiettivo di aumentare la percentuale degli spostamenti in bicicletta dal 3,3% all'8% entro il 2029 richiede un approccio integrato che comprenda interventi infrastrutturali, politiche di incentivo, campagne di sensibilizzazione, aumento dei fondi per la sicurezza stradale e un'adeguata allocazione di risorse economiche. Tra gli interventi necessari rientrano: infrastrutture ciclabili (piste e corsie sicure, ben segnalate e connesse tra loro; la creazione di una rete ciclabile integrata che colleghi i centri urbani con le periferie e le aree rurali, facilitando gli spostamenti anche interurbani; parcheggi per biciclette sicuri e coperti nelle zone strategiche (stazioni, scuole, uffici, centri commerciali). Occorre inoltre implementare Zone 20-30 kmh, aree pedonali e progettare una nuova ripartizione dello spazio pubblico (33% mezzi a motore, 33% tpl, 33% ciclopedonale). Servono infrastrutture di supporto, come aree di riparazione, punti di ricarica per biciclette elettriche e rastrelliere per il parcheggio temporaneo. In ambito extraurbano sarà necessario predisporre nuovi bandi per migliorare le ciclovie esistenti: la ciclovvia del Po (Vento), la ciclovvia delle Risorgive, la ciclovvia della Via Francigena, la ciclovvia Canale Cavour. Servono inoltre politiche di incentivo e agevolazioni per l'acquisto di biciclette, inclusi modelli elettrici, e agevolazioni fiscali per chi utilizza la bicicletta per gli spostamenti quotidiani. Occorre potenziare i servizi di bike sharing, assicurando una distribuzione capillare delle stazioni di prelievo e riconsegna, e promuovere i Piani di Mobilità Aziendale, incentivando le aziende a implementare piani di mobilità ciclistica per i propri dipendenti, includendo benefit come il rimborso chilometrico per chi utilizza la bicicletta. Alla base di tutto si devono prevedere campagne di

sensibilizzazione ed educazione, per promuovere i benefici della mobilità ciclistica attraverso campagne mediatiche e social e diffondere l'educazione stradale, attraverso programmi educativi nelle scuole e corsi di formazione per adulti sull'uso sicuro della bicicletta e la condivisione della strada.

GIANNA PENTENERO

Tra i provvedimenti che abbiamo in programma c'è quello di istituire un protocollo che possa incentivare forme di mobilità alternative legate al cammino e all'utilizzo della bicicletta, sviluppando il comparto "bike-economy", la pedonalità e la ciclabilità urbana ed extra-urbana, con interventi per migliorare la tutela, la sicurezza e la qualità della vita di pedoni e ciclisti. La Città con obbligo di velocità massima di 30 km/h per qualsiasi autoveicolo nasce per rispondere a un bisogno primario che è la sicurezza dei cittadini e dal diritto a potersi spostare al suo interno senza il tributo quotidiano di morti e feriti sulle strade, in particolare sulle strade urbane. Occorre ricordare che gli incidenti stradali sono la prima causa di morte tra i giovani sotto i 24 anni. Le città 30 sono un provvedimento che, se realizzato in maniera adeguata, riduce l'incidentalità, contrasta l'inquinamento e migliora la vivibilità delle nostre città senza penalizzare il traffico veicolare.

In realtà, la Città 30 non è da considerare semplicemente come la riduzione di un limite di velocità, ma un intervento più ampio e complesso, infrastrutturale e culturale, di riqualificazione dell'ambiente urbano mediante la restituzione di uno spazio pubblico alle persone, alla loro sicurezza e socialità. Il tema delle Città 30 è centrale per l'evoluzione della Città Sostenibile. Per spiegare come la Città 30 sarà un elemento indispensabile nell'organizzazione della Mobilità Sostenibile, basta approfondire i contenuti dei primi 3 commi dell'art. 1 del Codice della Strada: la sicurezza della persona e la tutela dell'ambiente; la qualità della vita; la riduzione degli incidenti. Per quanto riguarda il tema degli incidenti, è utile mettere in evidenza un dato scientifico molto chiaro: se la velocità è 30 km/h, la mortalità è residuale, mentre a 50 km/h la mortalità ha un'alta probabilità (questo è un aspetto che riguarda soprattutto le persone più vulnerabili). Infine, occorre migliorare sicurezza e quantità delle piste ciclabili nelle aree urbane, senza sacrificare percorsi destinati esclusivamente ai pedoni.

DOMANDA 2

La direttiva europea cosiddetta delle "case green" stabilisce che negli edifici residenziali e non residenziali debbano essere realizzati parcheggi per le biciclette e punti di ricarica per le e-bike. La presenza di parcheggi accessibili e sicuri, all'interno degli edifici, è una delle condizioni più importanti per favorire l'utilizzo quotidiano della bicicletta. La Regione ha un ruolo fondamentale nella normativa edilizia. Se Lei verrà eletta, può impegnarsi, fin d'ora, a introdurre regole cogenti per i Comuni, che anticipino gli effetti della norma europea?

ALBERTO CIRIO

Il mio impegno, all'interno delle mie competenze, sarà quello di mettere in tutti i bandi dei programmi di finanziamento degli edifici pubblici un criterio premiante a chi prevede la realizzazione di parcheggi per le biciclette e punti di ricarica.

ALBERTO COSTANZO

La nostra lista si chiama Libertà, e noi non amiamo molto le imposizioni, i divieti e la repressione. Più che "regole cogenti", ci piacerebbe concordare con i cittadini e con gli enti locali, compatibilmente con le realtà e con le possibilità di tutti, le azioni che possono portare ad un miglioramento della qualità della vita. Quel che certamente la Regione può fare è proporre forme di incentivi per spingere nella direzione auspicata.

SARAH DISABATO

Il MoVimento 5 Stelle ha presentato già nella scorsa legislatura in Consiglio regionale una proposta di legge per rendere più veloce e accessibile l'avvio delle comunità energetiche e accedere il più velocemente possibile i 280 milioni messi a disposizione dall'Unione Europea sotto forma di risorse PNRR da esaurire entro il 2026. Risorse che potrebbero essere appunto destinati ai parcheggi per le biciclette e punti di ricarica per le e-bike. Riteniamo fondamentale implementare i programmi di sicurezza stradale incentivando l'introduzione di nuove tecnologie che migliorino la sostenibilità e la sicurezza della rete viaria, supportando i Comuni piemontesi nel mantenere la viabilità, con l'ausilio di strutture tecniche ad hoc e incentivi specifici. A partire dalla realizzazione di nuove piste ciclopedonali attraverso un piano per la mobilità ciclabile che possa anche identificare gli interventi per aumentare l'intermodalità tra sistemi bici/treno e bici/bus, attrezzando le stazioni, le fermate, il materiale rotabile e il parco mezzi delle aziende di trasporto pubblico.

FRANCESCA FREDIANI

Le norme regionali e i piani regolatori comunali devono essere coordinati e coerenti: le Regioni forniscono le linee guida che i Comuni devono seguire, garantendo un'armonia tra pianificazione locale e regionale. E' pertanto possibile anticipare gli effetti della direttiva europea sulle "case green" al fine di promuovere l'uso quotidiano della bicicletta e contribuire alla sostenibilità ambientale, sollecitando i Comuni ad introdurre l'obbligo di parcheggi per biciclette per tutti i nuovi edifici residenziali e non residenziali in tutto il territorio piemontese e ad inserire nei regolamenti edilizi la necessità di installare punti di ricarica per biciclette

elettriche sia nei nuovi edifici sia in quelli esistenti durante lavori di ristrutturazione significativi. È inoltre possibile definire degli standard minimi di parcheggio per definire il numero di posti bici per edificio, basati sulla dimensione e la destinazione d'uso degli edifici e offrire incentivi fiscali o contributi regionali per gli edifici esistenti che implementano parcheggi per biciclette e punti di ricarica per e-bike.

GIANNA PENTENERO

L'Europa e l'Italia hanno avviato da tempo consistenti programmi di investimento nel settore, per questo motivo elaborare una strategia a livello regionale significa anche prepararsi per intercettare risorse importanti; basta pensare al Green New Deal o al Next Generation UE. Significa, inoltre, valorizzare le tante eccellenze già presenti nella nostra regione che rappresentano punti di riferimento a livello internazionale, con le quali mi auguro la Regione vorrà costruire il piano piemontese. Le trasformazioni epocali di questo tipo non si improvvisano, ma vanno accompagnate. Il rapporto OCSE "The Bioeconomy to 2030: designing a policy agenda" attribuisce alla bioeconomia la capacità di imprimere una vera e propria spinta propulsiva verso una nuova "rivoluzione industriale". La Regione non solo può farsi promotrice di iniziative per l'edilizia privata, ma può dare una spinta attraverso la "sua" edilizia, quella pubblica e popolare. Dobbiamo fare manutenzione agli alloggi popolari sfitti; riconvertire gli stabili pubblici vuoti per metterli a disposizione dell'edilizia residenziale pubblica; coinvolgere le banche che hanno alloggi pignorati per creare meccanismi che mettano in circolazione appartamenti; rafforzare il principio di rotazione: se una famiglia che vive negli alloggi popolari esce dalla povertà, bisogna accompagnarla verso l'uscita dalla casa popolare. E tutto questo con una logica di casa Green che possa fare da guida a tutto il resto dell'edilizia sui territori.

DOMANDA 3

Parlando di Trasporto Pubblico, la Regione si è data come obiettivo per il 2030 (un anno dopo la scadenza della nuova consiliatura) di portare al 27% dall'attuale 21% la quota di spostamenti con i mezzi pubblici. Inoltre, i dati ISFORT dicono che la rete ferroviaria piemontese ha un'intensità di utilizzo che è la metà rispetto alla Lombardia. Secondo Lei, quali interventi e quali risorse economiche sono necessarie, nel periodo 2024-2029, per raggiungere l'obiettivo regionale? E quali interventi e quali risorse economiche sono necessarie per potenziare il trasporto su ferro, non solo il treno, ma anche i tram e le metropolitane?

ALBERTO CIRIO

Per aumentare la quota di spostamenti con mezzi pubblici al 27% entro il 2030 occorre potenziare il trasporto su ferro e migliorare l'accessibilità e l'efficienza della rete ferroviaria piemontese. Per ottenere ciò abbiamo già investito nel corso di questo mandato sulla riapertura di alcune linee che erano chiuse da oltre 10 anni come la Asti-Alba, la Casale-Mortara, la Cuneo-Saluzzo-Savigliano, che partirà a gennaio 2025, e la Ceva-Ormea, che potrà essere riattivata al termine dei lavori di sistemazione, nel 2028. Abbiamo aperto il collegamento diretto tra il centro di Torino e l'aeroporto: vuol dire che le migliaia di persone che ogni settimana raggiungevano lo scalo in auto, oggi possono farlo in treno, in 31 minuti, ogni mezz'ora, e i numeri di utilizzo di questi primi mesi ci dicono che il servizio funziona. Entro il 2026 sarà poi completato il passante di Torino, con il collegamento diretto tra Porta Susa e Porta Nuova: grazie a quest'opera, potranno aumentare i treni in arrivo e in transito nel nodo di Torino e la Valsusa, con le montagne olimpiche che saranno direttamente collegate con l'aeroporto. Alle infrastrutture vanno poi aggiunte politiche di promozione del trasporto pubblico. Nell'ultimo anno abbiamo promosso un voucher da 100 euro per l'acquisto di abbonamenti annuali per chi lascia a casa l'auto e prende treni o pullman e, se saremo eletti, approveremo la tessera dello studente che consente agli studenti under 26 di viaggiare gratis su tutti i mezzi del trasporto pubblico. Partiamo da Torino, dove è già avviato il progetto con l'amministrazione comunale e con Gtt per poi allargare la misura a tutte le città universitarie del Piemonte. A questo si aggiungano anche gli investimenti in corso per la sostituzione dei mezzi pubblici e in particolare dei treni: abbiamo acquistato 71 treni, di cui 26 già in servizio, che garantiscano ai pendolari maggiore comfort, sicurezza e più affidabilità del servizio in modo che il trasporto pubblico, unito alla mobilità ciclistica per le piccole distanze, possa davvero diventare un'alternativa alle auto private, per la tutela dell'ambiente e la sostenibilità dei centri urbani

ALBERTO COSTANZO

La nostra Regione è quella che più di tutte ha tagliato le linee ferroviarie, l'inidoneità ed

insufficienza dei servizi pubblici in Piemonte è uno dei temi più dibattuti in questa campagna elettorale. La nostra lista ha una posizione ferma sulla necessità di incrementare tutti i servizi pubblici, e quindi segnatamente anche i trasporti, andando ad identificare (lo ripeto ancora una volta: insieme ai cittadini) gli interventi necessari. Ci tengo e rimarcare che il pretesto “non ci sono i soldi” è, appunto, solo un pretesto, poiché l’ente regionale può creare le risorse per gli investimenti, con modalità concrete che abbiamo già indicato nel nostro programma.

SARAH DISABATO

Una delle prime azioni da mettere in campo è il monitoraggio dell’efficienza del servizio con un maggiore controllo e verifica sui sistemi di trasporto su gomma e ferro. È necessario inoltre avviare una contrattazione in sede di conferenza Stato-Regioni per una migliore ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti con l’obiettivo di ottenere maggiori fondi per garantire il diritto alla mobilità anche nelle aree periferiche. Si renderà necessario potenziare il servizio in termini di efficienza per avere un servizio migliore, più capillare, al fine di incentivare l’abbandono dell’auto privata a favore dei servizi di trasporto collettivo e condiviso, così da ottenere un risparmio economico per i cittadini e un minor impatto ambientale, senza compromettere la libertà di spostarsi. La Regione Piemonte ha il compito di avviare un percorso con tutti gli operatori attivi sul territorio, sindacati, comitati dei pendolari e associazioni di settore con l’obiettivo di arrivare all’introduzione del biglietto unico regionale. Uno strumento per migliorare la fruibilità dei servizi di trasporto pubblico, uniformare le tariffe ed offrire ai cittadini un metodo efficace per migliorare la mobilità. Pensiamo poi alla riattivazione delle linee ferroviarie sospese negli ultimi quindici anni, agli investimenti per l’ammodernamento delle infrastrutture e del materiale rotabile, al prolungamento della linea 1 della metropolitana verso Rivoli da una parte e verso Moncalieri dall’altra e un iter più veloce per la partenza dei lavori della linea 2 e anche il ripristino delle linee tranviarie nel Comune di Torino oggi sostituite da bus, come la linea 10 e la linea 18, senza dimenticare la futura linea 12 già progettata e ideata dalla Giunta Appendino.

FRANCESCA FREDIANI

Piemonte Popolare vuole raggiungere l’obiettivo di aumentare la quota di spostamenti con i mezzi pubblici dal 21% al 27% entro il 2030. Serve un approccio multifattoriale che comprenda miglioramenti infrastrutturali, efficientamento del servizio, politiche di incentivo e un’adeguata allocazione di risorse economiche, la riapertura di alcune linee sospese, il ritorno ad incentivare il ferro al posto della gomma. Proprio sul tema delle linee sospese, abbiamo richiamato in aula una proposta di legge che, nel caso in cui fossimo rieletti, intendiamo riportare in discussione.

È evidente che occorra rinnovare e migliorare le infrastrutture ferroviarie esistenti per aumentarne la capacità e l’efficienza. Questo include la manutenzione delle rotaie, la modernizzazione delle stazioni e l’aggiornamento dei sistemi di segnalazione. E’ necessario inoltre aumentare la frequenza dei treni e migliorare l’affidabilità del servizio per ridurre i tempi di attesa e garantire

puntualità.

Per quanto riguarda le risorse, occorre invertire la rotta ed investire nei trasporti che servono quotidianamente ai cittadini. La politica deve pertanto rivedere le sue priorità. Un caso emblematico è la recente proposta di revisione della linea Metro 2 a causa dell'aumento dei costi: basterebbe abbandonare l'inutile e costosissimo progetto della Nuova Linea Torino Lione, che vede la tratta nazionale interamente coperta da fondi statali, e destinare le risorse al potenziamento del trasporto pubblico locale per risolvere situazioni come questa. Una strada coraggiosa che la politica finora non ha perseguito, ma che costituisce un punto fermo del programma di Piemonte Popolare.

GIANNA PENTENERO

Mentre il settore del trasporto privato evolve con veicoli ibridi ed elettrici sempre più confortevoli ed efficienti ma, allo stesso tempo, sempre più costosi per l'utente finale, il servizio di trasporto pubblico non si è evoluto di pari passo. Per essere una valida alternativa al trasporto privato, è necessario far evolvere il servizio pubblico ripensando il trasporto collettivo multimodale, integrando i treni, i bus, le biciclette, i monopattini, i percorsi a piedi. In Piemonte viaggiano quasi 3 milioni di autovetture a fronte di una popolazione di 4,3 milioni di abitanti: ovvero 67 auto ogni 100 abitanti. Di queste, 1,3 milioni sono auto ad alto impatto ambientale che continuano a viaggiare sulle nostre strade a causa dell'insufficiente attrattività dei sistemi di trasporto pubblico.

Vogliamo che gli sforzi economici della Regione si concentrino sugli investimenti e sulla programmazione per acquistare nuovi treni, ristrutturare le stazioni - in particolare per l'accesso alle persone con disabilità - ripristinare i servizi pre-Covid e riattivare le linee sospese per riconnettere parti importanti del territorio con i capoluoghi. Inoltre, semplificare su qualsiasi tipologia di trasporto l'acquisto dei biglietti e inaugurare il biglietto/abbonamento unico dei trasporti piemontesi sulla scorta del modello tedesco per un costo accessibile a tutti e di quello francese dove è stata introdotta una premialità per chi sceglie di viaggiare in maniera sostenibile. Riteniamo necessario garantire la gratuità del trasporto pubblico per gli Under25. L'obiettivo deve essere garantire un trasporto pubblico che sia un'alternativa valida per la più alta percentuale possibile della popolazione piemontese, dai centri più grandi a quelli più piccoli. Per questo è necessario investire nella capillarità, frequenza e puntualità del servizio a ogni livello.