



UNTERNEHMERVERBAND SÜDTIROL
ASSOIMPREDITORI ALTO ADIGE



CONFINDUSTRIA
Friuli Venezia Giulia



CONFINDUSTRIA
Liguria



CONFINDUSTRIA
Lombardia



CONFINDUSTRIA TRENTO



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CONFINDUSTRIA
Valle d'Aosta



CONFINDUSTRIA
Veneto



Manifesto per una mobilità integrata e sostenibile della Macroregione Alpina

Con l'adesione di:

TRANSPADANA
Sistema di Corridoi Europei

OTI nord
ovest
Osservatorio Territoriale Infrastrutture

Indice

LA VISION: UNA POLITICA MACROREGIONALE DELLA MOBILITA'	3
1. COMPLETARE IL SISTEMA DEI CORRIDOI EUROPEI E DEI VALICHI ALPINI	6
2. SVILUPPARE I PORTI DEL NORD ITALIA COME PORTE DI ACCESSO DELLA MACROREGIONE ALPINA	7
3. AUMENTARE LE CONNESSIONI AEREE PER L'ATTRATTIVITA' DEI TERRITORI	9
4. REALIZZARE UN PROGRAMMA DI MOBILITA' SPECIFICO PER LE AREE METROPOLITANE	11
5. SVILUPPARE SERVIZI EFFICIENTI E DI QUALITA' PER LA MOBILITA' DI PERSONE E MERCI	12



LA VISION: UNA POLITICA MACROREGIONALE DELLA MOBILITA'

Nello scenario della globalizzazione l'Europa rappresenta sempre più l'ambito nel quale tutti noi siamo chiamati ad operare e confrontarci: una grande area politica ed economico-produttiva in competizione con le altre zone continentali del mondo con cui è chiamata ad un difficile confronto nel quale deve riuscire a valorizzare le sue eccellenze e ad esprimere pienamente le proprie potenzialità.

Per riuscire a competere al meglio le nostre imprese devono trovare il giusto mix tra innovazione, aumento della produttività, e quella cultura d'impresa del 'saper fare, e fare bene' legata al territorio. In questa prospettiva, che sta interessando tutto il continente, è fondamentale lavorare sempre più sulla stretta integrazione tra sistemi produttivi, che passa anche e soprattutto dalla loro reciproca accessibilità e facilità delle connessioni.

E' dunque fondamentale favorire le contaminazioni tra imprese e altri soggetti dello sviluppo, passando dalla supply chain alla value chain: non produrre cioè solo prodotti di alta eccellenza, ma valorizzare tutto quello che sta attorno.

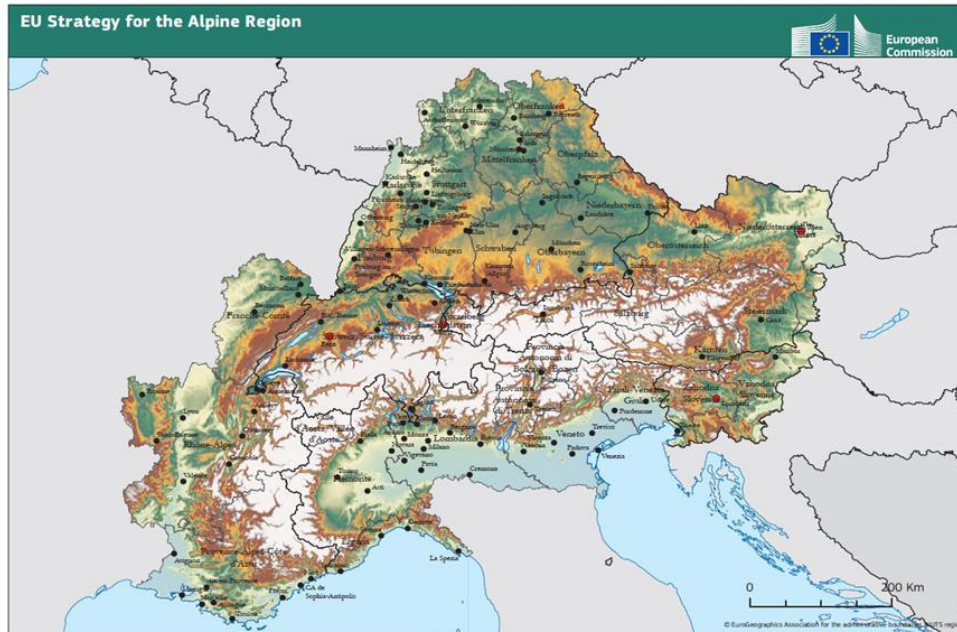
Nell'attuale scenario globale il territorio sta assumendo un ruolo sempre più importante. La moderna letteratura economica internazionale ci indica come la competitività si giochi sempre più su grandi aree regionali, mega agglomerati urbani la cui capacità di attrarre capitali e talenti dipende da una buona infrastrutturazione, da modelli efficienti di organizzazione del territorio, da una economia costituita da un mix di nuova manifattura, servizi avanzati, green economy, innovazione tecnologica, forte vocazione all'export.

La sfida globale di un'ampia area geografica che comprende Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia e nel contesto più ampio di quella che è la Macroregione Alpina (EUSALP) è pertanto diventare un grande hub economico in grado di far da traino alle economie regionali e nazionali.



In questo contesto è di vitale importanza disporre di sistemi di trasporto competitivi per favorire la crescita economica, creare occupazione e migliorare la qualità della vita quotidiana delle persone.

Annex : Map of the EU Strategy for the Alpine Region with 7 States and 48 regions participating¹



¹ AUSTRIA (Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol, Vorarlberg, Wien), FRANCE (PACA, Rhone Alpes, Franche-Comté) GERMANY (Baden-Württemberg, Bayern) ITALY (Lombardia, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Provincia Autonoma di Bolzano, Provincia Autonoma di Trento, Valle d'Aosta, Piemonte), SWITZERLAND (Aargau, Appenzell Ausser Rhoden, Appenzell Inner Rhoden, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern/Berne, Fribourg, Genève, Glarus, Graubünden/Grigioni, Jura, Luzern, Neuchâtel, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn, St. Gallen, Thurgau, Ticino, Uri, Valais/Wallis, Vaud, Zug, Zürich).

La città-regione globale del Nord, si configura come un'unica grande piattaforma dal punto di vista delle reti logistiche e si basa sulla presenza di forti sistemi portuali, aeroportuali, interportuali con importanti funzioni dal punto di vista della mobilità delle merci.

Per far diventare realtà questa global city-region occorrono politiche pubbliche mirate attente all'allargamento dei confini, multilivello e che puntino a fare dei territori sistemi assemblati in modo più allargato, proprio quelle che devono ispirare la Macroregione Alpina che di queste politiche deve essere il contenitore fondamentale: se il Nord Italia dovesse diventare il campo di politiche "glocali" la sua piattaforma potrebbe decollare.

La governance del sistema della mobilità assume un'importanza cruciale. Le infrastrutture e i servizi di mobilità mettono in rete i territori per favorirne la crescita e lo sviluppo, al di là dei



confini amministrativi. Se dal punto amministrativo e gestionale è ragionevole operare per sottosistemi regionali, dal punto di vista strategico occorre un disegno sovraregionale, sia per la mobilità interna che per quella nazionale e internazionale.

Dobbiamo puntare sulla modernizzazione del nostro sistema infrastrutturale investendo nella realizzazione delle opere prioritarie che fanno parte della strategia dell'Unione Europea e previste dai suoi principali documenti di indirizzo (Libro Bianco dei Trasporti, Connecting Europe Facility Transport) e che interessano direttamente tutta l'area delle regioni italiane della Macroregione Alpina, a partire dal sistema dei corridoi europei, dei valichi e dei porti. Bisogna lavorare per creare un sistema di trasporto aereo del Nord Italia veramente competitivo che sia in grado di garantire connessioni capillari e globali e di collegare in modo diretto cittadini e imprese con tutte le aree più nevralgiche e avanzate del mondo.

Andranno messe in campo delle azioni dedicate alle città metropolitane per far sì che esse possano esercitare sempre più la loro funzione di centri propulsori dell'innovazione e dei servizi digitali per favorire soluzioni di mobilità sostenibile e intelligente.

Infine si dovrà dedicare grande attenzione al tema dell'innovazione tecnologica e allo sviluppo di un sistema efficiente di servizi per la mobilità per riuscire a combinare e a favorire l'intermodalità e l'interoperabilità delle diverse forme di trasporto.

1. COMPLETARE IL SISTEMA DEI CORRIDOI EUROPEI E DEI VALICHI ALPINI

La macroregione alpina può giocare un ruolo strategico di nodo di una rete globale, grazie alla sua posizione geografica centrale che la vede interessata da ben otto (di cui quattro nel Nord Italia) dei nove corridoi europei principali della Trans European Transport Network (TEN-T): il Corridoio Baltico-Adriatico, il corridoio Mediterraneo, il corridoio Scandinavo-



Mediterraneo, il corridoio Reno-Alpi, il Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo e, anche se marginalmente, i Corridoi Orientale-Est Mediterraneo e Atlantico.

E' fin troppo chiaro che garantire una migliore accessibilità all'Europa significa realizzare le tratte delle reti TEN-T della macroregione alpina: esse assumono un ruolo indispensabile per potenziare i collegamenti tra le aree più avanzate e dinamiche del continente e per completare il buon funzionamento del mercato unico europeo. Inoltre, in un contesto economico difficile, caratterizzato da una crescita ancora bassa, ancorché in ripresa, e da bilanci pubblici ristretti, gli investimenti in infrastrutture chiave e con un forte valore aggiunto possono aumentare la competitività europea ("*Connect to compete*"), offrire nuove opportunità per le imprese, aumentare l'occupazione e favorire una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva ("*Compete to grow*").

Proposte

- Completare le tratte mancanti delle reti TEN-T e le opere di adduzione ai valichi alpini della macroregione alpina attraverso il fondo europeo EFSI (Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici) del Piano Juncker da 300 miliardi di euro e i bandi europei del programma Connecting Europe Facility da 26,25 miliardi di euro.
- Promuovere un'azione di sistema per escludere dal Patto di Stabilità le spese riguardanti le opere infrastrutturali ricadenti nelle reti TEN-T.
- Destinare alla realizzazione delle reti TEN-T una quota delle risorse generate dall'IVA sui biglietti autostradali ricadenti nel medesimo corridoio infrastrutturale, nonché destinare al medesimo utilizzo parte degli investimenti previsti dai piani di investimento delle concessionarie autostradali.

2. SVILUPPARE I PORTI DEL NORD ITALIA COME PORTE DI ACCESSO DELLA MACROREGIONE ALPINA

I porti europei sono i punti di accesso al continente: ben il 74% delle merci provenienti da Paesi terzi passano da essi. I porti sono importanti anche per gli scambi all'interno dell'Unione



Europea: da essi transitano ogni anno il 37% del traffico merci intra-UE e 385 milioni di passeggeri. L'industria portuale dell'Unione Europea ha impatti economici rilevanti sia diretti in termini di occupazione e di attività nell'industria portuale stessa, sia indiretti a valle della catena logistica, che di indotto nell'intera economia dell'Unione Europea.

Ma i costi e la qualità dei servizi portuali possono rappresentare una componente significativa dei costi complessivi della catena logistica, anche tra il 40% e il 60% dei costi totali della logistica per le imprese che utilizzano il trasporto marittimo a breve raggio. La Commissione Europea prevede entro il 2030 un aumento del 50% della merce gestita nei porti dell'Unione Europea. Tale aumento rappresenta un'opportunità di crescita economica e di creazione di posti di lavoro (tra i 110.000 e i 165.000 nuovi posti di lavoro stimati), ma è necessario però che i porti europei si adeguino al fine di gestire l'aumento del traffico e accogliere la nuova generazione di navi portacontainer che possono trasportare fino a 18.000 container.

Tuttavia, attualmente i porti di Anversa, Amburgo e Rotterdam da soli gestiscono un quinto di tutte le merci che arrivano in Europa via mare, e in molti casi la destinazione finale sono proprio le aree produttive e di consumo della macroregione alpina. **I porti dell'Alto Adriatico e dell'Alto Tirreno devono pertanto diventare le porte di accesso "in" e "out" per le merci della macroregione alpina, in competizione con i porti del nord Europa.**

Proposte

- Perseguire l'autonomia finanziaria dei porti per realizzare nuovi investimenti e per la manutenzione straordinaria delle infrastrutture portuali.
- Completare le infrastrutture retroportuali e quelle ferroviarie e stradali di accesso ai porti, favorendone l'inserimento nei piani regolatori portuali per creare infrastrutture di sistema.



- Liberalizzare la gestione delle manovre ferroviarie nei porti attraverso bandi che premiano l'efficienza e meccanismi contrattuali che fissino in maniera chiara gli standard di qualità da raggiungere, le procedure di controllo e le penalità.
- Estendere la rete dei punti franchi attualmente in attività a tutti i porti dell'Italia del Nord facenti parte della Macroregione Alpina.

3. AUMENTARE LE CONNESSIONI AEREE PER L'ATTRATTIVITA' DEI TERRITORI

Il trasporto aereo rappresenta un settore economico importante: gli aeroporti europei, direttamente ed indirettamente, occupano oltre un milione di addetti che lavorano per le compagnie aeree, ma anche per i servizi di manutenzione, ristorazione, commercio al dettaglio e controllo del traffico aereo. Le compagnie aeree e gli aeroporti contribuiscono così con oltre 140 miliardi di euro al PIL europeo. Il traffico aereo europeo raddoppierà entro il 2030, ma l'Europa non sarà in grado di soddisfare gran parte della domanda a causa di



una carenza di piste di volo e di infrastrutture di terra, per lo più nei principali hub aeroportuali.

Per rispondere all'incremento di domanda, oltre al potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, è fondamentale proseguire con una migliore integrazione dello spazio aereo europeo (iniziativa "cielo unico europeo"), che ha l'obiettivo di migliorare lo svolgimento delle attività di gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea. I vantaggi attesi dell'iniziativa sono enormi: il cielo unico europeo, una volta completato nel 2030, rispetto al 2004 potrebbe triplicare la capacità dello spazio aereo, dimezzare i costi di gestione del traffico aereo, migliorare la sicurezza e ridurre del 10% l'impatto del trasporto aereo sull'ambiente.

Il solo Nord Italia conta ben 12 aeroporti di interesse nazionale (Cuneo, Torino, Genova, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo, Brescia, Verona, Venezia, Treviso, Trieste), ma il primo di questi per traffico passeggeri, Malpensa, è solo al 23° posto in Europa. Per arrivare al secondo occorre scendere fino al 42° posto di Linate. Meglio va per il cargo dove Malpensa si colloca al 9° posto in Europa.

Migliorare la connettività aerea degli aeroporti del Nord Italia è pertanto un requisito imprescindibile per migliorare l'attrattività dei territori e la competitività delle sue imprese.

Proposte

- Sviluppare la complementarità tra le compagnie low cost e le compagnie aeree tradizionali che svolgono collegamenti intercontinentali.
- Favorire attraverso il programma europeo SESAR (Single European Sky ATM Research) gli investimenti in tecnologie innovative per realizzare un nuovo sistema di gestione del traffico aereo che sia interoperabile.
- Collegare alla rete ad alta velocità gli aeroporti strategici del Nord Italia per aumentarne la *catchment area* e migliorare l'accessibilità di tutti gli aeroporti rispetto



alle aree più periferiche, utilizzando come leva finanziaria una quota delle risorse generate dall'IVA sui biglietti aerei nonché parte degli investimenti previsti dai piani di investimento delle società di gestione aeroportuale.

4. REALIZZARE UN PROGRAMMA DI MOBILITA' SPECIFICO PER LE AREE METROPOLITANE

La competizione globale nel mondo è sempre più fra grandi aree metropolitane, nodo di relazioni (informazioni, persone e merci) che nella competizione devono essere efficienti a livello di connessioni globali. In questo contesto le aree metropolitane devono cogliere l'occasione di diventare veri **motori dell'economia del territorio: pertanto reti e servizi di mobilità efficienti sono fondamentali per attrarre investimenti, imprese, ricerca, capitale umano.**

Dalle nostre città può dunque nascere quella spinta all'innovazione che nasce dalla necessità di renderle sempre più Smart in tutti i settori. Nella Smart City risiede la visione di territorio come "sistema di sistemi", un luogo in cui si intersecano ciò che chiamiamo globale e ciò che



percepriamo come locale e che si definisce grazie alle forme di specializzazione e di interconnessione che riesce a promuovere e incoraggiare.

Il concetto stesso di Smart City è fortemente collegato al tema della mobilità, al punto che senza una mobilità innovativa non è possibile classificare una città come intelligente. La mobilità urbana infatti lega insieme le tematiche del risparmio energetico, della sostenibilità, dell'innovazione e della tecnologia e l'elaborazione di azioni per favorire la mobilità sostenibile per le moderne città, economicamente efficiente, condivisibile e accettabile dai cittadini, è un elemento fondamentale per promuovere la sua competitività.

Proposte

- Sviluppare nuove tecnologie per la Smart Mobility (car sharing e bike sharing, ICT applicata alla mobilità e alla sosta, e-work e telelavoro, politiche dei tempi e degli orari, telecontrollo delle aree di carico e scarico merci, semafori intelligenti, e-government, ecc...), costruendo misure dedicate che tengano conto delle esigenze delle aree metropolitane della Macroregione Alpina, utilizzando gli strumenti dedicati alle Città Metropolitane (PON Città Metropolitane 2014-2020) e alle Smart Cities (linea di Horizon 2020)
- Realizzare parcheggi di interscambio modale ferro/gomma/tpl e sciogliere i colli di bottiglia lungo la viabilità di accesso alle stazioni ferroviarie delle aree metropolitane.
- Sviluppare una city logistics di area urbana attraverso: la semplificazione, l'uniformità e la condivisione con gli operatori delle azioni di regolamentazione del traffico merci (finestre orarie di accesso, veicoli ammessi, politiche dei permessi) e il potenziamento e il telecontrollo delle piazzole di carico e scarico merci.
- Dare impulso alla mobilità elettrica, attraverso la diffusione nelle aree metropolitane di postazioni di ricarica per i veicoli elettrici e l'affermazione di tecnologie che consentano l'interoperabilità tra i diversi sistemi di ricarica.



5. SVILUPPARE SERVIZI EFFICIENTI E DI QUALITA' PER LA MOBILITA' DI PERSONE E MERCI

I trasporti sono uno dei pilastri del processo di integrazione europea e sono strettamente legati al completamento del mercato interno, che promuove l'occupazione e la crescita economica. I trasporti sono stati anche uno dei primi settori di politica comune dell'Unione europea, perché essenziali per realizzare tre delle quattro libertà del mercato unico definite nel trattato di Roma del 1957: la libera circolazione di persone, servizi e beni. Senza collegamenti e reti di trasporto efficienti, la libera circolazione non sarebbe possibile. Per questo motivo la politica dei trasporti dell'Unione europea punta a superare gli ostacoli fra gli Stati membri per creare uno spazio unico europeo dei trasporti con condizioni di concorrenza eque per e fra le varie forme di trasporto. L'UE si è impegnata anche a ridurre le emissioni di gas serra almeno dell'80% entro il 2050 e i trasporti, che producono un quarto delle emissioni di gas serra dell'UE, sono chiamati a dare un contributo determinante per conseguire questo traguardo.

Occorre rendere i trasporti più efficienti e favorire il riequilibrio modale, migliorando la logistica e favorendo abitudini di viaggio più intelligenti utilizzando al meglio le moderne tecnologie e le telecomunicazioni e vanno promosse soluzioni tecnologiche per la mobilità che consentano l'uso ottimale e integrato delle diverse modalità di trasporto (accessibilità fisica, prenotazioni e pagamenti, orari e coincidenze, tracciamento delle merci, ecc...). L'Europa deve dunque combinare meglio tutti i modi e le reti di trasporto disponibili invece di usarle singolarmente, ottimizzandone così l'utilizzo e la capacità.

Il Nord Italia, in quanto una delle principali aree europee di produzione e consumo e in cui si concentrano molti dei principali player del settore dei trasporti e delle telecomunicazioni, può e deve dare un contributo importante per una concreta riforma dei servizi di mobilità di merci e persone che coinvolga tutta la macroregione alpina.



Proposte

- Definire per la Macroregione Alpina un quadro regolatorio omogeneo ed equo volto a favorire l'accesso al mercato di tutte le modalità di trasporto e ad eliminare le asimmetrie per l'accesso alle reti di ciascun Paese, anche attraverso azioni e incentivi condivisi che premiano il riequilibrio modale e penalizzino il dumping sociale.
- Investire nell'innovazione tecnologica per migliorare l'efficienza delle infrastrutture ferroviarie e del materiale rotabile e per il trasporto delle merci lungo alcuni itinerari di alta velocità/alta capacità.
- Individuare e adeguare dal punto di vista tecnologico, dimensionale e dell'accessibilità gli hub intermodali strategici al fine di specializzare i flussi merci e favorire il riequilibrio modale.
- Promuovere l'intermodalità merci attraverso la semplificazione e l'interoperabilità degli standard tecnico-operativi della catena logistica per quanto riguarda le procedure doganali, sanitarie, di sicurezza e di controllo e l'armonizzazione della normativa tra le diverse modalità di trasporto per quanto concerne i contratti di lavoro e la documentazione obbligatoria di "corredo".
- Promuovere l'uso efficiente e competitivo dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso la sostituzione del materiale rotabile obsoleto, l'integrazione tariffaria dei trasporti nelle aree metropolitane, l'affermazione del principio dei costi standard per l'individuazione dei trasferimenti pubblici e della regola delle gare per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.

ASSOIMPREDITORI ALTO ADIGE – UNTERNEHMERVERBAND SÜDTIROL

CONFINDUSTRIA FRIULI VENEZIA GIULIA

CONFINDUSTRIA LIGURIA

CONFINDUSTRIA LOMBARDIA

CONFINDUSTRIA PIEMONTE



CONFINDUSTRIA TRENTO
CONFINDUSTRIA VALLE D'AOSTA
CONFINDUSTRIA VENETO

Con l'adesione di

COMITATO PROMOTORE TRANSPADANA
OTI NORDOVEST

