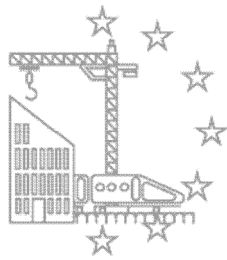




CONFINDUSTRIA
Lombardia



Mobilità Lombardia

Scenari e proposte

Luglio 2015



Indice

Premessa.....	3
Lombardia: carta d'identità.....	4
1. La prospettiva: Lombardia 2030.....	5
2. Pianificazione e priorità infrastrutturali.....	7
2.1 Situazione e criticità.....	7
2.2 Le proposte di azione.....	8
3. Il finanziamento delle infrastrutture.....	8
3.1 Situazione e criticità.....	8
3.2 Le proposte di azione.....	9
4. Intermodalità per persone e merci.....	10
4.1 Situazione e criticità.....	10
4.2 Le proposte di azione.....	11
5. Un vero sistema aeroportuale lombardo.....	14
5.1 Situazione e criticità.....	14
5.2 Le proposte di azione.....	14
Allegato – Verso il 2030: le opere strategiche per la Lombardia...	16





Premessa

Confindustria Lombardia intende fornire il proprio contributo al dibattito sulle infrastrutture e i servizi per la mobilità della nostra regione: un sistema per la mobilità moderno è infatti un fattore imprescindibile per lo sviluppo, la competitività e l'attrattività del nostro territorio.

Nel corso di questi ultimi anni abbiamo assistito ad un buon impulso nella realizzazione di diverse opere strategiche, dovuto anche alla organizzazione di Expo 2015; tuttavia siamo convinti che siano ancora molti i problemi da risolvere. Se da un lato è condivisibile assegnare in via prioritaria le poche risorse disponibili ai progetti immediatamente cantierabili, dall'altro lato è però necessaria una visione strategica complessiva per lo sviluppo infrastrutturale e, all'interno di questa, la capacità di compiere scelte di priorità e di utilità: accade ancora di assistere alla realizzazione di opere che, in assenza di connessioni di "ultimo miglio" e nonostante le ingenti risorse impegnate, vedono vanificati i benefici per il territorio, in particolare per gli interventi ricompresi nei corridoi europei delle reti TEN-T e nei nodi metropolitani.

La crisi economica inoltre continua a condizionare l'avanzamento dei cantieri rispetto ai cronoprogrammi originari a causa delle evidenti difficoltà finanziarie delle imprese operanti in regime di subappalto e delle criticità di accesso al credito. D'altra parte, i provvedimenti finora adottati per sollecitare il ricorso ai capitali privati non hanno conseguito risultati apprezzabili ed è pertanto evidente l'urgenza di ricorrere a misure incentivanti più significative. Infine, crediamo che occorra uno sforzo aggiuntivo per mettere nelle condizioni le imprese che operano nel settore dei servizi per la mobilità di aumentare la quantità e la qualità dei servizi e degli investimenti attraverso un quadro regolatorio certo, semplice ed equo.





Lombardia: carta di identità

- 21% del PIL italiano;
- 32.980 euro di reddito pro-capite (media UE= 23.500 euro);
- 27,7% dell'export italiano;
- 10 milioni di abitanti (16,3% della popolazione nazionale);
- 23.864 Km quadrati (7,9% della superficie del Paese);
- oltre 800 mila imprese attive;
- 110 mila manifatturiere: il numero più elevato tra le 23 principali regioni europee;
- quasi 5 imprese produttive per Km quadrato, contro le 1,8 a livello nazionale;
- 21,3% del valore aggiunto dell'economia italiana;
- 28,4% del valore aggiunto dell'industria manifatturiera: la somma di quello di quasi tutte le Regioni del Nord Italia (Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia);
- 1 milione e mezzo di addetti nell'industria: il 22,4 % degli occupati in questo settore in Italia;
- 30% degli addetti del metalmeccanico, 23% degli addetti della moda e il 40% degli addetti del chimico-farmaceutico e biomedicale;
- 32% delle domande italiane di brevetti europei;
- 304,5 milioni di euro di depositi bancari (oltre il 30% del livello nazionale);
- 4 aeroporti
- 11.000 Km di strade provinciali;
- 900 Km di strade statali;
- 707 Km di autostrade;
- 7,6 milioni di veicoli stradali circolanti;
- 2.000 Km di rete ferroviaria con 400 stazioni;
- 18 terminal intermodali.





1. La prospettiva: Lombardia 2030

La competitività del futuro si baserà sempre più su grandi aree regionali, mega agglomerati urbani la cui capacità di attrarre capitali e talenti dipenderà 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.

Pertanto, per la sostenibilità della nostra regione – in una visione che integri istituzioni, imprese, università, poli tecnologici e centri di ricerca - sarà imprescindibile poter contare su una rete di infrastrutture di trasporto non solo moderna e rapida, ma intelligente, che concili l'innovazione con la riduzione dei costi e la diminuzione dell'inquinamento atmosferico e contribuisca a promuovere lo sviluppo e innalzare la qualità della vita.

Nei prossimi anni per riuscire a realizzare le opere di cui la Lombardia ha bisogno si dovrà massimizzare l'efficienza nell'uso delle risorse e mettere a sistema il patrimonio di risorse umane, finanziarie e tecnologiche, per integrare il sistema delle infrastrutture in un progetto più ampio di rilancio dell'attrattività del territorio.

In assenza di un cambio di passo in questa direzione, il rischio è di rimanere ai margini dei flussi internazionali e delle grandi aree che condizioneranno l'economia globale. Secondo il Regional Competitiveness Index 2013, la Lombardia occupa il 44° posto nella classifica delle Regioni europee per accessibilità: un risultato che la pone molto distante dalle aree più dinamiche del continente e che penalizza non poco la sua capacità di essere competitiva. Si tratta di una forte criticità che si deve affrontare con urgenza.

Crediamo che la Lombardia debba essere un punto di accesso diretto alle aree dell'economia mondiale per la collocazione baricentrica rispetto ai grandi mercati di consumo italiano ed europeo, per la vivacità del suo tessuto sociale ed economico, per la capacità di attrarre nuovi capitali e nuove competenze. Siamo consapevoli che la nostra regione può giocare un ruolo strategico, di nodo di una rete globale, grazie alla sua posizione geografica centrale rispetto ai principali corridoi europei. Il corridoio 5 est-ovest in particolare che attraversa la nostra regione rappresenta la connessione ideale





tra Lisbona e Kiev ed è dunque indispensabile la sua realizzazione insieme alle opere di connessione ad esso dei diversi territori della regione. Altrettanto strategico è il corridoio nord-sud Reno-Alpi che consentirà di potenziare il collegamento con le aree più avanzate e dinamiche del continente, con indubbi vantaggi per tutta la nostra economia.

La sfida globale di un'ampia area geografica (incentrata sulla Lombardia, con Piemonte, Liguria, Emilia-Romagna e Veneto e nel contesto più ampio di quella che è la Macroregione Alpina) è diventare un grande hub economico in grado di far da traino alle economie regionali e nazionali.





2. Pianificazione e priorità infrastrutturali

2.1 Situazione e criticità

Gli strumenti di programmazione che governano il settore delle infrastrutture sono molteplici:

- Legge Obiettivo, Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, Piano Nazionale degli Aeroporti a livello nazionale;
- Programma Regionale di Sviluppo, Piano Territoriale Regionale e Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, a livello regionale;
- Piano Strategico, Piano Territoriale di Coordinamento e Piano di Bacino della Mobilità e dei Trasporti, a livello di città metropolitana e provinciale;
- Piano di Governo del Territorio e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, a livello comunale.

Tali strumenti spesso purtroppo non dialogano né tra loro né con i progetti in corso, rendendo difficoltoso costruire quella visione generale, indispensabile per definire e attuare una politica per la mobilità che sia in grado di





concentrare le risorse verso la realizzazione di quelle opere necessarie alla nostra regione.

2.2 Le proposte di azione

È innanzitutto fondamentale che la Regione promuova un forte coordinamento istituzionale finalizzato alla definizione di un quadro delle infrastrutture e della mobilità che sia condiviso, integrato e coerente alle diverse scale territoriali.

All'interno degli strumenti sopra richiamati, alla Regione si chiede di **integrare la programmazione delle reti infrastrutturali e dei servizi per la mobilità** - negli obiettivi e nelle previsioni temporali – **con lo sviluppo insediativo del territorio** e in maniera coerente con le attuali dotazioni del territorio e il suo livello di urbanizzazione, la densità e la dinamicità del tessuto produttivo, la presenza di grandi attrattori per la mobilità.

Sarà pertanto fondamentale che la Regione concentri gli sforzi sugli **interventi in grado di garantire le connessioni di ultimo miglio con le grandi reti globali e di migliorare la distribuzione della mobilità interna delle diverse aree della regione.**

In allegato indichiamo le opere strategiche fondamentali per migliorare la mobilità della Lombardia.

3. Il finanziamento delle infrastrutture

3.1 Situazione e criticità

In una situazione di risorse pubbliche sempre più scarse per il finanziamento di nuove infrastrutture, la Lombardia è stata la Regione in cui si è maggiormente concentrata l'applicazione di meccanismi di partenariato pubblico-privato e di project financing per realizzare le opere, anche grazie alle numerose novità che hanno coinvolto il settore delle opere pubbliche sul fronte degli strumenti finanziari (defiscalizzazioni, project bond, fondi infrastrutturali).

Tuttavia, anche in Lombardia le potenzialità del project financing non sono state pienamente sfruttate, essenzialmente a causa della mancata creazione di





condizioni favorevoli nei seguenti ambiti: stabilità delle regole, qualità dei progetti, probabilità di adeguati ritorni sugli investimenti, mitigazione dei rischi.

Inoltre ribadiamo la necessità di un'azione di sistema per escludere dal Patto di Stabilità interno le spese riguardanti le opere infrastrutturali. Si tratterebbe di una svolta fondamentale per consentire di liberare risorse da dedicare allo sviluppo del territorio.

3.2 Le proposte di azione

La sempre più scarsa disponibilità di risorse da parte delle pubbliche amministrazioni rende cruciale il reperimento di fonti di finanziamento alternative per realizzare le opere, con l'indispensabile coinvolgimento di capitali privati.

In questo quadro i progetti infrastrutturali vanno affidati ai soggetti, pubblici o privati, meglio in grado di assumerne l'onere, definendo nel contempo una chiara e netta distinzione dei ruoli.

Il privato deve finanziare, costruire e gestire le opere.

Il pubblico deve:

- identificare le priorità infrastrutturali;
- coinvolgere sin dallo studio di fattibilità tutte le amministrazioni competenti, in modo da evitare che i progetti oggetto delle concessioni siano sostanzialmente diversi da quelli poi approvati dalle amministrazioni competenti, soprattutto in termini di costi e tempi;
- gestire in modo efficiente la fase di gara e la selezione del soggetto concessionario;
- svolgere in modo chiaro e trasparente il ruolo di concedente, di controllore del concessionario e di regolatore del rapporto concessorio.

Le risorse pubbliche vanno concentrate sugli interventi per i quali il coinvolgimento privato risulti più arduo, in ragione di una redditività carente, insufficiente o troppo a lungo termine, **nonchè sulla manutenzione delle opere esistenti.**





Per finanziare queste azioni, proponiamo che la Regione si attivi per promuovere l'attivazione delle seguenti misure:

- **utilizzare parte delle risorse generate dall'IVA sui biglietti autostradali e aeroportuali** per finanziare la realizzazione/potenziamento/manutenzione di opere ricadenti all'interno del medesimo corridoio infrastrutturale;
- **utilizzare parte delle risorse previste alla voce investimenti dai piani di investimento delle concessionarie di infrastrutture che producono reddito per finanziare la realizzazione/potenziamento/manutenzione di opere ricadenti nello stesso corridoio infrastrutturale.**
- **ridurre i costi che derivano dalla tendenza all'overdesign.**

4. Intermodalità per persone e merci

4.1 Situazione e criticità

Lo sviluppo infrastrutturale deve ispirarsi a una logica di integrazione modale per ottimizzare le risorse investite, ridurre il consumo di suolo e rendere gli interventi efficienti.

La realizzazione di una infrastruttura non è poi sufficiente se non è integrata con servizi che facilitino l'intermodalità.

Per ciò che concerne l'intermodalità delle persone, si segnala che il potenziamento del servizio ferroviario suburbano e regionale e della rete delle metropolitane non sempre è accompagnato da un'adeguata dotazione di parcheggi in prossimità delle stazioni.

Per quanto concerne le merci, attualmente la diffusione sul territorio di piattaforme logistiche e centri merci non è dettata da criteri di efficienza del trasporto, né da un preciso piano localizzativo su scala regionale. L'esito di tali scelte non razionali è la proliferazione di insediamenti in modo spontaneo e incontrollato, localizzati in aree non sempre adatte a ospitare un insediamento logistico, con drammatiche ripercussioni sulle infrastrutture e sul





traffico locale. Lo sviluppo dell'intermodalità merci è limitato da una ulteriore serie di fattori strutturali e di pianificazione territoriale:

- la pianificazione del territorio, soprattutto a livello comunale, in molti casi non tiene conto delle esigenze della logistica e frequenti sono casi di frammentazione di destinazioni d'uso incompatibili tra loro (es. residenziale e logistica). Inoltre, nei casi di recupero di grandi aree dismesse, spesso prospicienti la rete ferroviaria, non viene quasi mai contemplata la destinazione d'uso logistica, mentre appare preponderante un riutilizzo di tipo residenziale, commerciale e di servizi;
- le infrastrutture ferroviarie in larga misura non sono adatte per il trasporto delle merci in termini di dimensionamento, di commistione con il trasporto passeggeri, di sicurezza a causa dell'attraversamento di centri abitati;
- il trasporto ferroviario delle merci soffre di criticità intrinseche dovute alla sua complessità e ad una elevata frammentazione degli attori;
- il trasporto ferroviario delle merci, così come quello fluviale, è meno concorrenziale rispetto alla modalità "tutto strada" anche per l'assenza di politiche pubbliche in grado di favorire realmente lo sviluppo dell'intermodalità e di servizi ferroviari e fluviali efficienti e competitivi.

4.2 Le proposte di azione

Bisogna investire su **strumenti che rafforzino l'intermodalità** realizzando una elevata sincronizzazione e coordinamento dei processi, per garantire un adeguato livello di efficienza.

Per l'intermodalità delle persone è fondamentale che la Regione dia un forte impulso e sostegno alla realizzazione, in maniera condivisa con i gestori dei servizi (in primis Trenord, al fine di verificare le ripercussioni sulla domanda del trasporto ferroviario), i **parcheggi d'interscambio in corrispondenza delle fermate delle principali stazioni ferroviarie**, anche attraverso soluzioni in project financing che prevedano sviluppi





immobiliari delle aree contermini¹: questi si dovrebbero configurare come veri e propri hub intermodali per l'interscambio modale ferro/gomma/TPL.

Alla Regione sollecitiamo poi la **completa costituzione e avvio delle Agenzie di bacino del TPL** (Legge regionale 6/2012), utili al governo unitario della mobilità alla scala sovralocale, all'aggiornamento dell'attuale sistema tariffario e all'attuazione del biglietto unico integrato, anche attraverso un riordino e una semplificazione degli attuali titoli di viaggio esistenti. Si auspica inoltre che le Agenzie di trasporto non costituiscano un nuovo centro di spesa aggiuntivo a quelli esistenti (ma semmai sostitutivo) e con costi a carico dei gestori dei servizi e dei clienti.

Per la definizione delle politiche pubbliche sulla mobilità è poi opportuno da parte della Regione di un **coinvolgimento più incisivo**, attraverso le Associazioni di rappresentanza, **dei mobility manager delle imprese**, così come auspichiamo l'adozione di **misure che incentivino il mobility management aziendale** (es. attraverso bandi, minori costi dei servizi di mobilità, organizzazione di iniziative che diano visibilità alle imprese, ecc...) come elemento fondamentale per la promozione della mobilità sostenibile (es. e-work, car sharing, bike sharing, car pooling, mobilità elettrica, abbonamenti agevolati al TPL, ecc...).

Rispetto all'intermodalità delle merci, è necessario rendere più efficiente la catena logistica cogliendo innanzitutto l'opportunità data dal Memorandum of Understanding sottoscritto nel 2012 tra FS Italiane, FS Logistica, CEMAT e Hupac per procedere celermente con il potenziamento del **terminal merci di Milano Smistamento e di Mortara** e l'avvio di quello di **Brescia**. Occorre poi completare la viabilità di accesso al terminal di **Segrate** per consentire il pieno utilizzo dell'impianto.

¹ Le aree poste lungo le stazioni, infatti, per la loro elevata accessibilità devono diventare i nodi su cui concentrare gli insediamenti e i grandi attrattori di mobilità. La valorizzazione immobiliare che ne deriva potrebbe contribuire a finanziare la realizzazione dei parcheggi di interscambio e la riqualificazione delle stazioni.





Altri interventi su cui riteniamo fondamentale l'azione della Regione concernono:

- l'individuazione di **incentivi per il recupero di aree dismesse** a fini logistici e per realizzare **aree logistiche raccordate alla ferrovia**;
- la realizzazione degli **adeguamenti sulla rete ferroviaria di collegamento ai terminal intermodali** e più **tracce orarie dedicate** al trasporto ferroviario delle merci;
- la razionalizzazione e la specializzazione dei flussi attraverso la promozione e lo sviluppo di un sistema di **impianti hub and spoke** (pochi hub verso cui convergono tutti i flussi di merci provenienti da diversi punti terminali che fungono sia da poli attrattori che generatori) e il potenziamento ed efficientamento tecnologico degli impianti esistenti;
- l'individuazione di **incentivi mirati allo sviluppo dell'intermodalità merci** sulla scorta di quanto fatto da altre Regioni (es. Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Veneto).
- la promozione e l'incentivazione della **navigazione e della portualità interna (porti di Cremona e Mantova)** anche attraverso interventi infrastrutturali (collegamenti di "ultimo miglio" con le reti ferroviarie e stradali) che consentano una migliore e conveniente fruizione del trasporto fluviale.





5. Un vero sistema aeroportuale lombardo

5.1 Situazione e criticità

Il nostro sistema aeroportuale sconta una storica assenza di programmazione, con una situazione molto frammentata che ha portato a un progressivo perdita di centralità ed efficienza.

Il peso e l'importanza che il Nord Italia ricopre a livello economico in Europa non trova immediato riscontro se si analizza la qualità dello sviluppo del sistema aeroportuale che lo caratterizza. Infatti, il primo aeroporto del Nord Italia per numero di passeggeri movimentati, Malpensa, si colloca solo al 27° posto in Europa, mentre tutte le aree più avanzate d'Europa hanno un aeroporto tra i primi 10 per numero di passeggeri.

In questo contesto il Piano Nazionale degli Aeroporti individua per il Nordovest un gate intercontinentale di interesse strategico (Milano Malpensa), un aeroporto di interesse strategico (Torino Caselle, a patto che realizzi un sistema di alleanze con Malpensa) e 5 aeroporti di interesse nazionale: Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Genova, Brescia Montichiari, Cuneo Levaldigi.

In Lombardia abbiamo 4 aeroporti (Malpensa, Linate, Orio Al Serio, Montichiari), oltre all'aeroporto di Verona Villafranca a servizio anche dei territori di Brescia, Mantova e dell'area gardesana, che distano mediamente 40 km l'uno dall'altro, ma che al momento non condividono un progetto comune di servizio al mercato: non sono cioè un sistema.

5.2 Le proposte di azione

Per competere dobbiamo valorizzare al meglio le nostre peculiarità, perseguendo una programmazione strategica di lungo periodo che valorizzi in maniera integrata il nostro sistema aeroportuale, adattandolo agli obiettivi strategici dell'Unione europea di: integrare le economie, sviluppare in modo omogeneo i territori, collegare i centri di eccellenza e aumentare il livello d'interazione fra imprese e cittadini.





Sviluppare Malpensa come gate intercontinentale per il Nordovest d'Italia, come indicato dal piano nazionale degli aeroporti, è decisivo per collegare direttamente i nostri territori con i centri nevralgici dell'economia mondiale e per dare impulso all'economia del Nord Italia e di conseguenza a quella di tutta l'UE. L'investimento su Malpensa significa nel contempo dover coordinare lo sviluppo aeroportuale e i relativi traffici in questa parte del Paese, anche attraverso un sistema di alleanze strategico-industriali.

Consapevoli che quello aeroportuale è un settore fortemente regolato e per il quale sono decisive le legislazioni internazionali e nazionali e le scelte di mercato delle compagnie aeree, crediamo tuttavia che la Regione possa agire sotto diversi aspetti:

- promuovere un **piano industriale dell'insieme degli aeroporti lombardi**, al fine di dare le prime risposte all'esigenza di una regia complessiva degli scali del Nordovest. Andare velocemente verso una strategia di integrazione industriale è infatti necessario per costruire un sistema aeroportuale internazionale attrattivo che superi i localismi;
- operare per attuare processi di aggregazione, razionalizzazione e specializzazione degli aeroporti attraverso **politiche infrastrutturali** che indirizzino l'accessibilità degli scali e la promozione a livello statale di **regole e accordi che valorizzino la vocazione di ciascuno degli aeroporti del Nordovest**, con particolare riferimento alla dimensione intercontinentale di Malpensa.





Allegato

Verso il 2030: Le opere strategiche per la Lombardia

- completamento delle connessioni stradali e ferroviarie all'aeroporto di Malpensa (realizzazione del collegamento viario Magenta-Abbiategrasso-Tangenziale Ovest di Milano-Vigevano; realizzazione della variante stradale tra Samarate e Vanzaghello; realizzazione della variante alla strada del Sempione tra Rho e Gallarate; completamento della ferrovia Arcisate-Stabio; realizzazione del potenziamento della ferrovia Rho-Gallarate comprensivo del raccordo Y per Malpensa; realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 di Malpensa e Gallarate);
- completamento della Pedemontana Lombarda;
- potenziamento delle ferrovie di accesso ai valichi alpini del Gottardo e del Loetschberg (Chiasso-Monza, Seregno-Bergamo, Laveno-Luino);
- realizzazione della linea AV/AC Treviglio-Brescia-Verona;
- completamento del potenziamento della tangenziale nord milanese tra Rho e Monza per decongestionare la tratta urbana milanese della A4;
- potenziamento dei collegamenti tra l'area milanese e i territori circostanti (completamento del raddoppio della strada Paullese, completamento del raddoppio della ferrovia Milano-Mortara, realizzazione delle tramvie Milano-Seregno e Milano-Limbiate);
- potenziamento del nodo ferroviario di Milano (realizzazione delle nuove stazioni di cintura e del secondo passante) per migliorare l'accessibilità su ferro del capoluogo rispetto alle linee suburbane, regionali e di alta velocità;
- completamento del sistema dei raccordi stradali alla Brebemi (Ospitaletto-Montichiari, Cassanese, tangenziali di Goito e Guidizzolo) per facilitare il pieno utilizzo della nuova autostrada;
- realizzazione del nuovo Ponte della Becca per migliorare i collegamenti stradali dell'Oltrepò pavese con il resto della Regione;
- realizzazione della tratta lombarda della nuova autostrada Tirreno-Brennero;
- realizzazione dell'Autostrada regionale Cremona-Mantova;
- realizzazione dell'Autostrada regionale Broni-Mortara;





CONFINDUSTRIA
Lombardia

- realizzazione dell'Autostrada regionale Varese-Como-Lecco;
- completamento della nuova SP Lecco-Bergamo;
- completamento della nuova SS 38 della Valtellina;
- cantierizzazione variante Tremezzina SS 340 Regina;
- realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Orio al Serio.

