



ASSOLOMBARDA
Confindustria Milano Monza e Brianza



CAMERA DI
COMMERCIO
MILANO

7-8 | MARZO | 2016 | MILANO

MCE 2016

MOBILITY CONFERENCE EXHIBITION

7 MARZO 2016

Relazione di

Gianfelice Rocca

Presidente Assolombarda Confindustria
Milano Monza e Brianza

Buongiorno a tutti,

benvenuti a questa tredicesima edizione della Mobility Conference che Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza organizza insieme alla Camera di Commercio di Milano, di cui saluto il Presidente Sangalli.

Rivolgo innanzitutto un caloroso ringraziamento al Ministro Graziano Delrio e al Presidente Roberto Maroni che sono qui con noi e intervengono a fine mattinata, agli amministratori pubblici, ai manager e agli imprenditori che partecipano al nostro confronto oggi e domani, e a tutti i colleghi delle Confindustrie regionali e di Confindustria nazionale, grazie al cui impegno è nato il Manifesto che oggi presentiamo.

Voi tutti sapete che la Mobility Conference è per noi l'occasione per consentire al mondo delle imprese, ai diversi regolatori pubblici e agli stakeholder della Grande Milano, di confrontarsi in dettaglio su tutti i nodi che riguardano la mobilità.

Tradizionalmente, alla MCE presentiamo il rapporto annuale dell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture NordOvest, che ci impegna come Assolombarda, insieme all'Unione Industriale di Torino e a Confindustria Genova.

Quest'anno abbiamo deciso di fare un ulteriore passo in avanti.

Come sistema confindustriale del Nord abbiamo prodotto un "Manifesto per la mobilità integrata e sostenibile", piattaforma comune di tutte le Confindustrie

regionali del Nord Italia per la definizione della Strategia europea Eusalp, relativa alla connettività della macroregione alpina. È un Manifesto che riprende i temi già individuati nella MCE dell'anno scorso: le priorità di Milano Città Metropolitana estese a tutte le Città Metropolitane del Nord, declinate su gomma, ferro, porti e aeroporti di tutto il Settentrione.

La macroregione alpina è uno dei maggiori crocevia europei, attraversata da flussi di traffico merci e passeggeri che collegano il sud al nord dell'Europa, così come l'est all'ovest. È attraversata da ben 6 dei 9 corridoi centrali della rete transeuropea di trasporto, di cui 4 riguardano direttamente il Nord Italia. La necessità di completare questi corridoi, sollevata anche nella Mobility Conference del 2014, è una priorità per tutte le imprese del Nord. Dunque, per l'Italia nel suo complesso.

Il Manifesto vi verrà illustrato dal Presidente di Confindustria Lombardia, Alberto Ribolla, al quale va il nostro particolare ringraziamento per il lavoro che ha svolto insieme a tutti i colleghi del Nord.

Ma in questa mia introduzione desidero approfittare della presenza del Ministro Delrio, per rivolgere alla sua attenzione quattro considerazioni.

Per poi chiudere con una quinta riflessione, che investe il tema della Grande Milano.

Caro Ministro, noi apprezziamo molto le linee fondamentali sulle quali ha indirizzato il suo dicastero.

In particolare, condividiamo la drastica ma necessaria selezione delle opere da realizzare come vere priorità strategiche nazionali.

Le 419 opere della Legge Obiettivo per un costo di 384 miliardi non erano priorità, ma una lista di desiderata. Passare a 30 opere strategiche per un costo di 71 miliardi di euro, di cui 48 miliardi reperiti pluriennalmente tra fondi pubblici e privati, è una scelta giusta perché indica una selezione vera di priorità.

Apprezziamo inoltre il cambio di passo operato con la Legge di Stabilità per il 2016 sulle risorse per le infrastrutture. L'incremento dell'8% in termini reali sul 2015 degli stanziamenti per il 2016 spezza finalmente un andamento opposto proseguito per anni.

Certamente si può fare di più, se il Governo rafforza l'impegno al contenimento della spesa corrente. Ma è un fatto che con la legge di stabilità 2016 le risorse per gli investimenti pubblici crescono, mentre dal 2012 al 2015 la spesa corrente al netto degli interessi è salita da 671 miliardi a 691 miliardi, e gli investimenti sono scesi da 41 miliardi a 37 miliardi.

Proprio alla luce delle selezione intervenuta delle priorità vere e delle risorse disponibili individuate, signor Ministro, noi le segnaliamo un primo problema: aver certezza sul completamento di alcune tra le opere più importanti per le imprese. Per alcune siamo ancora molto lontani. Per altre c'è un problema di "ultimo miglio".

Le chiediamo per questo, caro Delrio, di considerare prioritario il completamento dell'ultimo miglio della Brebemi. Si tratta di completare le connessioni dell'autostrada sulla A4 a Brescia, per circa 30 km totali di cui oggi realizzati solo 17, con ancora 151 milioni da reperire. Poiché l'opera ha proceduto a un passo di 18 km l'anno, dovrebbero bastare 8 mesi.

È prioritario portare a compimento l'asse trasversale est-ovest della Pedemontana Lombarda: mancano ancora 57 km degli 87 km complessivi, con 2,6 miliardi ancora da reperire. Attualmente non è ipotizzabile definire un cronoprogramma di realizzazione, in mancanza del closing finanziario dell'opera. L'opera ha proceduto a un ritmo di 6 km l'anno: non vorremmo aspettare altri 9 anni e mezzo.

Della stessa importanza è la chiusura dell'anello stradale che collega Malpensa con Magenta, la Tangenziale Ovest di Milano e Vigevano: finora sono realizzati 19 km dei 52 complessivi, con 220 milioni ancora da impiegare. Qui le criticità non sono le risorse finanziarie, ma il mancato consenso sul progetto da parte dei Comuni e degli altri enti territoriali coinvolti. La vecchia disciplina della Conferenza dei Servizi si è rivelata in questo caso una vera macchina moltiplica veti. Coi tempi sin qui mantenuti, bisognerebbe aspettare ancora 7 anni. Ma non è possibile.

Sulle risorse mancanti, l'accesso ai fondi del Piano Juncker potrebbe essere una soluzione, in particolare per completare le opere in project financing in difficoltà, come la Pedemontana Lombarda. Ma i tempi della definizione dell'intervento europeo appaiono oggi lunghi e incerti, nella tempesta che sta attraversando l'Europa. Su questo chiediamo al Ministro Delrio un impegno preciso.

Secondo problema: merita un discorso a parte il collegamento ai tunnel ferroviari Gottardo e Ceneri, di passaggio tra Svizzera e Italia, strategici perché con la realizzazione dell'intero asse ferroviario Genova-Rotterdam si connette la Lombardia all'Europa centrale.

Va ricordato che nel 1999 la Svizzera ha avviato i lavori per la realizzazione dei tunnel che si concluderanno nel 2019. Sulla linea potranno transitare fino a 260 treni merci-giorno contro gli attuali 180, e più di 20 milioni di persone tra Svizzera, Germania meridionale e Italia settentrionale beneficeranno di quest'opera.

Ma le potenzialità generate dai tunnel Gottardo e Ceneri, in termini di aumento del numero di treni e di riduzione dei tempi di percorrenza, non potranno essere sfruttate fintanto che non si realizzeranno tutte le opere ricadenti nel Corridoio Genova-Rotterdam.

Ciò significa anche porre un tema ambientale. Quando sarà possibile il completo trasferimento dalla strada alla rotaia di merci e persone, i tunnel Gottardo e Ceneri consentiranno una riduzione di emissioni di CO₂ di circa 6 milioni di tonnellate l'anno.

A fronte di tutto questo, le connessioni ai tunnel Gottardo e Ceneri fino ad oggi non sono state considerate dal Governo una priorità per il nostro Paese. Solo nel 2016 dovrebbero avviarsi i lavori, con tempi previsti diluiti fino al 2020. Ma la realizzazione delle nuove linee ferroviarie di adduzione ai tunnel Gottardo e Ceneri, che permetterebbero la piena valorizzazione delle loro potenzialità, è rimandata a dopo il 2030. Dei 4,2 miliardi di euro stimati per le opere, oggi sono disponibili solo 86 milioni.

Caro Ministro, per il Gottardo bisogna decisamente cambiare marcia. Nel frattempo il Governo ha stanziato 8,3 miliardi di euro per il programma triennale di investimenti 2016-18 da parte di FS, e in tale disponibilità finanziaria va individuata parte della soluzione e accelerazione per il Gottardo. Oltre a potenziare il flusso diretto tra le imprese del NordOvest e il Nordeuropa, ne va del maggior utilizzo del porto di Genova, che con la realizzazione in corso del Terzo Valico potrebbe servire l'Europa centrale al posto dei porti nordeuropei.

A fianco del nodo dell'ultimo miglio e del completamento delle opere già avviate, c'è poi un terzo problema: come "scaricare a terra" la potenza del motore infrastrutturale. In parole semplici: come semplificare e accelerare l'iter delle procedure nell'ambito della valutazione d'impatto ambientale, delle autorizzazioni, delle conferenze dei servizi e della realizzazione delle opere.

L'aggiornamento al 2015 del rapporto OTI ci dice che, nel NordOvest, su 48 opere monitorate dal 2011, 7 sono oggi concluse e in funzione, altre 20 saranno ultimate entro i prossimi 5 anni, e su queste ci aspettiamo che vengano mantenuti i tempi. Ma va segnalato con preoccupazione che negli ultimi 5 anni è rimasta sostanzialmente ferma la realizzazione di ben 14 altre opere monitorate.

Sotto questo profilo, noi consideriamo l'approvazione del nuovo Codice degli appalti, fortemente voluta dal Ministro Delrio, un'accelerazione fondamentale alla realizzazione delle infrastrutture.

In particolare sono apprezzabili i principi della legge delega che mirano a promuovere efficacia e trasparenza delle procedure, semplificazione e lotta alla corruzione. Bene dunque il rafforzamento della funzione di vigilanza svolta dall'ANAC. Bene l'eliminazione del criterio del massimo ribasso in favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa anche sotto i profili ambientali e sociali. E benissimo le misure volte a consentire la realizzazione delle opere in tempi e costi adeguati, rafforzando la qualità dei progetti ed evitando l'uso indiscriminato delle varianti, al fine di evitare le deroghe alla normativa ordinaria.

Bene l'approvazione del testo al Consiglio dei Ministri dello scorso 3 marzo, che ci auguriamo riesca a portare alla conclusione dell'esercizio della delega entro il termine ultimo del 18 aprile. Da parte nostra, signor Ministro, le chiediamo una rassicurazione che con l'entrata in vigore del nuovo codice siano messe a disposizione le linee guida dell'ANAC, al fine di ridurre le incertezze e il rischio di impugnative.

E vengo al quarto nodo. Quello della connettività aerea.

Nonostante Malpensa non operi come hub tradizionale, la condizione di Milano è migliorata negli ultimi anni. Infatti, fatto 100 l'indice di connettività di Londra, Milano è passata da un indice 26,9 nel 2013 a 32,7 nel 2015. Monaco di Baviera nello stesso periodo è passata da 47,5 a 49,1. Benché Milano sia migliorata di 5,8 punti e Monaco solo di 1,6 punti, rimane comunque ampio il gap da colmare.

Come abbiamo detto alla MCE 2014 e ribadiamo oggi, per garantire uno sviluppo adeguato del sistema aeroportuale complessivo di Malpensa, Linate e Orio al Serio rispetto alle attese del sistema economico e produttivo del Nord, è necessario dare una regia unitaria agli scali lombardi, coordinarne lo sviluppo di traffico passeggeri e merci, anche attraverso un sistema di alleanze strategico-industriali.

Chiediamo dunque ai soci di riferimento delle società di gestione aeroportuale di Milano e Bergamo che si prosegua celermente, verso l'integrazione tra gli aeroporti lombardi già annunciata lo scorso anno.

Ma la relazione tra Linate e Malpensa porta con sé anche rilevanti questioni nazionali: si ripropone ora il nodo di una nuova regolamentazione per ripartire voli, frequenze e rotte tra i due aeroporti. È recente il pronunciamento europeo di illegittimità del vigente decreto che regola il traffico di Linate, riproponendo così ancora una volta l'equilibrio tra vocazioni e attività rispetto a Malpensa.

Chiediamo al Ministro Delrio, al Presidente Maroni e ai soci di riferimento degli scali milanesi che, nel cercare la soluzione alla pronuncia europea, si faccia massimo conto delle esigenze espresse dalle imprese dell'area milanese e lombarda. Noi tutti abbiamo necessità del maggior numero di voli possibili, per il maggior numero di destinazioni possibili, internazionali e intercontinentali, verso i nostri mercati di sbocco.

Non si tratta solo di equilibrare e accrescere la vocazione europea di *city airport* di Linate con quella intercontinentale e internazionale di Malpensa. La soluzione a nuove frequenze e rotte deve mirare ad accrescerne la *catchment area*. Ciò significa innanzitutto completare il collegamento diretto di Malpensa all'Alta Velocità

ferroviaria, essenziale per aggiungere alcuni milioni di passeggeri potenziali intercontinentali sull'asse nazionale sia est-ovest sia nord-centro Italia.

Per questo chiediamo al Ministro Delrio che nell'Addendum 2015 del Contratto di programma Stato-RFI siano previste le risorse necessarie a collegare Malpensa all'Alta Velocità.

Vengo infine all'ultimo punto. Quello di un grande balzo in avanti nell'innovazione, per la mobilità di Milano Città metropolitana.

Ogni giorno entrano a Milano circa 850 mila persone, e quasi 270 mila residenti ne escono. Oltre il 65% degli spostamenti di scambio fra Milano e il mondo esterno avviene con un mezzo privato motorizzato. Nel frattempo, la mobilità di corto raggio provinciale e interprovinciale non è scesa. Ciò significa che bisogna pensare sempre più a una mobilità punto-punto, abbandonando il vecchio schema radiale, incentrato sul cuore dell'area metropolitana.

La mobilità innovativa e intelligente è la chiave di volta per programmare il futuro della connettività della Grande Milano. È l'unica via per rendere più sostenibili gli indici di densità e congestione urbana.

Ci sono due obiettivi strategici. Diminuire la congestione da traffico nelle fasce orarie e nelle aree di picco. E accrescere la capacità di soddisfare la crescente domanda di mobilità punto-punto.

Per questi due obiettivi, indichiamo tre scelte.

C'è da varare un vero piano strategico del trasporto pubblico nella nuova realtà amministrativa di Milano Città metropolitana. Attualmente nella Città metropolitana e provincia di Monza e Brianza operano per il servizio extraurbano 6 società di trasporto pubblico locale, cui si aggiungono ATM per il servizio urbano di Milano e dei 32 Comuni della prima cintura, e Trenord per il servizio ferroviario.

Tale frammentazione non ha più senso. Nelle grandi aree metropolitane di Londra, Parigi e Madrid i trasporti pubblici sono programmati e coordinati da specifiche e uniche autorità metropolitane. Occorre dunque avviare al più presto l'agenzia per il trasporto pubblico della Città metropolitana-Monza-Pavia-Lodi che era già - fin qui invano - prevista dalla legge regionale 6/2012. Ma bisogna pensare anche a integrare le società, e a semplificare l'attuale ramificata struttura gestionale e finanziaria. Bisogna metter mano all'integrazione tariffaria e all'unificazione del ticketing dei diversi servizi di trasporto pubblico locale: non è possibile continuare ad avere distinti abbonamenti mensili e annuali per utilizzare linee extraurbane su ferro e su gomma.

La seconda scelta è quella della mobilità innovativa, che qui Milano si è già portata avanti. Nel *car sharing*, Milano conta 1,2 auto in condivisione ogni 1.000 abitanti, mentre sono 0,7 a Monaco e 0,9 a Berlino e Parigi. Molto bene anche il *bike sharing*, con 3,6 biciclette per 1.000 abitanti a Milano rispetto a 0,9 a Monaco. Occorre ora estendere e potenziare questi servizi in tutta la Città metropolitana. La giornata di domani della MCE sarà interamente dedicata all'innovazione.

Ma per farlo al meglio, occorre assumere con decisione una terza scelta. Quella della rivoluzione digitale. La domanda di mobilità punto-punto espressa dalla Grande Milano non si soddisfa con il solo servizio pubblico, che ha tariffe, costi e frequenze irrigidite dal vincolo del servizio universale, e inevitabili e conseguenti limiti di mezzi utilizzati e tratte garantite.

Solo la rivoluzione digitale in atto può consentire quella grande alleanza tra pubblico e privato che abiliti tutti, cittadini e imprese, a interagire in tempo reale attraverso una pluralità di piattaforme scaricabili in rete, su palmari e *smartphone*: per incrociare domanda e offerta di servizi, disponibilità di tratte per indici di congestione, tariffe differenziate per zone cittadine, fasce orarie, qualità e tipologie di servizi offerti.

Il confronto taxi - Uber non è stato risolto in questi anni, vive di periodici rimbalzi tra autorità cittadine, nazionali e magistratura. Ma Uber è solo una piccola parte della rivoluzione in atto. Al contrario, l'esperienza internazionale mostra che le soluzioni sono in effetti diverse, perché diversamente concepite e attuate a seconda delle distinte esigenze delle grandi aree metropolitane.

Ed è esattamente la sfida che la Grande Milano insieme a Regione Lombardia devono ora affrontare. C'è da praticare un ambito nuovo, sinora inesplorato in Italia, di regolamentazione pubblica innovativa della *digital mobility*. Che disegni con grande attenzione i principi della transizione tra vecchio servizio pubblico e libertà digitale dei servizi, riconoscendo anche il giusto ristoro di chi, seguendo la vecchia regolamentazione, aveva intrapreso attività di servizio pubblico con rilevanti immobilizzi patrimoniali.

Ma il futuro è già tra noi. E Milano non può permettersi di guardare solo al passato, come se non fosse stata sempre la culla dell'innovazione regolatoria italiana, e l'avanguardia di servizi storicamente nel resto d'Italia sconosciuti, dall'illuminazione a gas alla corrente elettrica.

Per questo ci aspettiamo che la *smart e digital mobility* sia un pilastro portante delle proposte di ogni candidato Sindaco.

Perché la mobilità di Milano e del Nord non è una questione locale, ma uno snodo essenziale per quel rilancio dell'Italia in cui molto crediamo.

E al quale tutti lavoriamo, signor Ministro.



www.mobilityconference.it



ASSOLOMBARDA
Confindustria Milano Monza e Brianza



**CAMERA DI
COMMERCIO
MILANO**