



ASSOLOMBARDA

Traccia per l'intervento del Presidente di Assolombarda Alberto Meomartini

LA MOBILITY CONFERENCE 2011

La **Mobility Conference** giunge alla sua nona edizione. Si tratta di un importante appuntamento riconosciuto a livello nazionale per dibattere e portare all'attenzione dell'opinione pubblica i principali nodi che impediscono il pieno sviluppo del sistema delle infrastrutture e l'efficienza della mobilità e dei trasporti del Paese.

Mobilità, competitività ed energia sono i fili conduttori della MCE del 2011 che vengono declinati in questi due giorni di incontri e dibattiti.

Scenari energetici del Paese

Novità di questa edizione è rappresentata dall'ampliamento dei temi trattati nell'evento. Ottenere un sistema energetico sicuro, competitivo e sostenibile per il nostro sistema industriale.

Una Precondizione: Le Regole

Il tema di fondo del finanziamento delle infrastrutture è quello di attrarre **capitale privato** (come sta cominciando ad avvenire in Lombardia). Per attrarre capitale privato occorre la più importante delle infrastrutture, quella **immateriale** delle regole.

Regole certe e costanti nel tempo sono la precondizione per attrarre capitale privato.

Occorre anche esplorare nuove modalità di finanziamento:

- Coinvolgimento della Cassa Depositi e Prestiti;
- Strumento dei project bond, proposto dalla Presidente Marcegaglia in occasione della passata Mobility Conference e rilanciato anche dal Presidente della Commissione Europea Barroso lo scorso settembre di fronte al Parlamento Europeo.

INFRASTRUTTURE: PRIORITÀ' E PROCEDURE

Priorità

L'Europa va avanti e non possiamo più aspettare. Lo sviluppo economico e sociale dell'Italia ha bisogno di un'adeguata dotazione di infrastrutture, fondamentale per rilanciare la competitività delle imprese nel nuovo scenario economico globale.

Riflessione per Reagire

Cito solo due eventi che ci devono far riflettere e che devono stimolarci nel dare un impulso decisivo al rilancio infrastrutturale del Paese.

1. C'è stata una riduzione di finanziamenti Europei (27 Ottobre 2010 nell'ambito della **valutazione intermedia dei 92 progetti infrastrutturali prioritari per le reti transeuropee di trasporto da parte della Commissione Europea**) per i lavori relativi a:
 - la tratta internazionale della Torino-Lione (9 milioni di euro, rispetto ai 671,8 assegnati nel 2007);
 - le opere di accesso al tunnel del Brennero (12,9 milioni di euro, rispetto ai precedenti 58,8 milioni).

Rischio: La conferma dei finanziamenti restanti, inoltre, dovrà sottostare a precisi impegni e azioni concrete da parte del nostro Paese: **il rischio concreto è che i fondi europei vadano a progetti infrastrutturali di altri Stati membri.**

2. **Nel 2016**, con il completamento del Gottardo, **la Svizzera avrà il tunnel ferroviario più lungo del mondo** (57 km), quindi:

- o la capacità attuale di trasporto ferroviario raddoppierà, passando da 20 a 40 milioni di tonnellate di merci l'anno;
- o da Milano si potrà arrivare a Zurigo in 2 ore e 40', contro le 3 ore e 40' attuali;
- o una quota significativa di traffico merci che oggi viaggia su strada potrà trasferirsi su rotaia.

Rischio: A quel punto, **non aver potenziato adeguatamente le linee ferroviarie italiane del Corridoio 24 Genova-Rotterdam potrebbe rivelarsi un errore fatale.**

- o Senza il potenziamento delle opere ferroviarie i crescenti volumi di traffico generati con il tunnel del Gottardo rischierebbero di portare la rete infrastrutturale milanese e lombarda a completa saturazione nel giro di poco tempo;
- o Senza il Terzo Valico sulla Milano-Genova, il sistema portuale ligure perderebbe competitività nei confronti dei porti del Nord Europa e sarebbe relegato a un ruolo marginale rispetto ai grandi flussi continentali di traffico merci.

Il tema delle risorse è cruciale per realizzare le opere. Siamo consapevoli dei gravi sacrifici a cui tutto il Paese è chiamato per superare la crisi della finanza pubblica, ma c'è stata una riduzione di risorse pubbliche per gli investimenti negli ultimi anni: secondo alcune stime meno 23% nel biennio 2009 -2010 cui farà seguito un'ulteriore riduzione del 14% nel 2011 (Secondo recenti analisi dei centri studi di ANCE e Cresme).

Procedure

Puntare a una semplificazione procedurale e riduzione dei soggetti decisionali e autorizzatori.

Occorrono, in media, **ventisei firme da parte di undici enti diversi** per completare l'iter procedurale di approvazione di un progetto.

Secondo stime dell'ANCE, degli 11,3 miliardi di euro finanziati dal CIPE nel 2009 solo il 2,7% si è trasformato in gare per lavori.

Rapporto OTI Nordovest 2010

Realizzato da Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino con la collaborazione della Fondazione Nordest (giunto ormai alla sua ottava edizione) .

Contiene l'analisi sullo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali necessarie al rafforzamento del sistema dei trasporti del Nordovest e gli approfondimenti relativi.

Va segnalato che, dopo il momento in cui è stato completato il rapporto, si è insediata (1° febbraio) la Commissione nominata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che dovrà valutare le offerte relative alla gara d'appalto del completamento dei lavori della pedemontana Lombarda. Un passo in avanti decisivo per un'opera che attendiamo da più di 30 anni.

INTERMODALITA' E LOGISTICA

L'intermodalità e la logistica devono permettere la facilità nell'accesso a tutte le tipologie di trasporto, al fine di organizzare il riequilibrio modale.

Ma nella realtà del nostro paese l'interconnessione tra assi autostradali e ferroviari con i porti, gli interporti e gli aeroporti è uno dei nodi critici del sistema dove si accumulano maggiori costi e ritardi.

L'inefficienza delle interconnessioni tra le diverse modalità di trasporto è determinata da:

- o scarsità di investimenti;
- o congestione dei terminal intermodali;

- o scarsa flessibilità organizzativa ed elevata complessità e frammentazione degli attori che compongono la filiera del sistema logistico multimodale nazionale.

Si determina così un forte squilibrio verso il trasporto stradale nel nostro Paese e degli elevati costi della logistica: 40 miliardi all'anno secondo le stime del recente Piano Nazionale della Logistica in corso di approvazione.

Treni: solo il 10% dei container movimentati nei principali porti italiani viaggia su ferrovia. Nel 1995 l'incidenza del trasporto ferroviario delle merci sul totale complessivo era del 13% mentre oggi è sotto al 9%;

Porti: Solo il 5% delle merci che transitano nei porti italiani attraversa le Alpi;

Aerei: In Italia il 60% di merci italiane trasportate per via aerea parte da aeroporti esteri.

Prossime Sfide su cui non possiamo trovarci impreparati:

- o il recente regolamento europeo che istituisce i primi corridoi ferroviari internazionali per il trasporto merci¹ e che vede il nostro Paese interessato da 4 corridoi;
- o il piano nazionale della logistica, di prossima approvazione, a cui è richiesto di tradurre in azioni coerenti e stabili nel tempo l'obiettivo di mantenere integra la visione complessiva delle attività che concorrono all'efficienza del sistema.

Oggi il **Mediterraneo è lo spazio del mercato globale in cui si concentra il 30% del commercio mondiale** ed è lo spazio di transito delle rotte marittime da oriente verso occidente e viceversa stando però attenti ai cambiamenti delle rotte commerciali che sono in corso che possono incidere sulla centralità futura del Mediterraneo:

- o La circumnavigazione dell'Africa è già utilizzata da molte compagnie di navigazione;
- o I porti del Nord Africa stanno crescendo e avendo un ruolo sempre maggiore nei traffici globali;
- o Il Mar Nero sta acquisendo una centralità crescente nella geopolitica mondiale;
- o All'orizzonte c'è il treno che unirà il Nord Europa alla Cina e il raddoppio del Canale di Panama.

E' necessario una 'strategia Paese' e una visione di futuro che oggi stentiamo ancora a vedere per raggiungere l'integrazione fisica delle reti e l'integrazione delle politiche dei trasporti.

Bisogna puntare al miglioramento della qualità dei servizi per la mobilità delle merci e delle persone, attraverso il pieno utilizzo delle potenzialità che le nuove infrastrutture, in particolare quelle ferroviarie, possono ottenere.

MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE

Approfitto di quest'occasione per ribadire la nostra soddisfazione per l'approvazione la scorsa settimana del nuovo Piano di Governo del Territorio di Milano, **un atto di importanza fondamentale per lo sviluppo della nostra città e di tutta l'area metropolitana milanese**. La nostra area metropolitana rappresenta uno dei punti di maggiore sofferenza dell'intera rete nazionale e necessita per questo motivo di un programma di interventi che avrà effetti positivi per lo sviluppo dell'intero Paese.

¹ Regolamento europeo n. 913 del 2010 all'interno dei quali è previsto un regime unitario per l'organizzazione delle tracce, l'accesso all'infrastruttura e la gestione del traffico.