MOBILITY CONFERENCE 2015 MCE

Milano, 9 febbraio 2015

Relazione di

GIANFELICE ROCCA
Presidente Assolombarda

ASSOLOMBARDA

FAR VOLARE MILANO

Questa dodicesima edizione della Mobility Conference, che Assolombarda organizza insieme alla Camera di Commercio di Milano, è articolata su quattro diversi focus e in due giornate. Vogliamo consentire al mondo delle imprese, ai diversi regolatori pubblici, e a tutti gli stakeholder della Grande Milano, di potersi confrontare in dettaglio su tutti i nodi che riguardano la mobilità.

Ecco perché abbiamo voluto distinguere il tema del governo delle Città Metropolitane per la competitività del territorio, quello delle connessioni aeree e dello sviluppo aeroportuale, quello dell'EXPO che avrà inizio ormai tra poche settimane, e infine l'impatto specifico che la mobilità innovativa rappresenta per le imprese e i cittadini della Grande Milano.

Per darvi un'idea della complessità del monitoraggio che come sistema delle imprese ci siamo impegnati a svolgere, rinvio tutti al rapporto 2014 dell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture NordOvest, che viene presentato qui oggi e che ci impegna come Assolombarda, insieme all'Unione Industriale di Torino e a Confindustria Genova.

Se guardate la tabella finale del rapporto, troverete il nostro giudizio sullo stato di avanzamento nel 2014 di ben 43 grandi opere strategiche per l'intero NordOvest. Nei diversi focus tematici ci occuperemo di molte di esse. Osservate che solo in 13 casi c'è il colore verde, che indica nel 2014 sul 2013 avanzamenti sostanziali e coerenti almeno approssimativamente con i cronoprogrammi previsti, in 18 casi si sono registrati sostanziali ritardi, mentre in 12 casi si è registrato uno stallo. La sintesi è che in 30 casi su 43 non ci siamo.

Da un'indagine svolta dalla Commissione Europea sui progetti relativi a infrastrutture di trasporto di medie e grandi dimensioni, risulta che in Italia i ritardi nei lavori sono stati pari in media all'88% dei tempi previsti, contro una media del 26% per gli altri Paesi europei. E gli aggravi di costo sono stati pari in media al 37% del preventivo, contro una media del 21% per gli altri Paesi Ue.

Il rapporto 2014 sui tempi di attuazione delle opere pubbliche, realizzato dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello Sviluppo Economico, sottolinea come il tempo di attraversamento, cioè il lasso di tempo necessario per transitare da una fase procedurale alla successiva, rappresenti in media il 42% dei tempi di attuazione di un'opera pubblica. Il valore sale al 61% se si considerano unicamente le fasi della progettazione (preliminare, definitiva, esecutiva) e l'affidamento lavori.

Nel 2014 si sono tenute solo 4 sedute del CIPE, l'organo nazionale da cui passano tutti i progetti di interesse statale, che hanno riguardato infrastrutture strategiche. E a oggi 124 sono i giorni che in media intercorrono tra la definizione delle delibere del CIPE e la loro pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

La domanda che dobbiamo porci è una: che cosa possiamo e dobbiamo fare, perché non si debbano aspettare ogni volta i 15 anni che sono stati necessari per passare dai primi progetti della Brebemi all'inaugurazione dell'opera?

Per il quadro nazionale delle considerazioni intorno ai provvedimenti del governo, rinvio alle conclusioni che stamane verranno tratte dal presidente del Comitato Tecnico Infrastrutture, Logistica e Mobilità di Confindustria, Vittorio Di Paola.

Io voglio invece riflettere con voi su quattro punti.

Il primo è sulla sfida della Città metropolitana, che può e deve semplificare i troppi poteri in gioco sulle infrastrutture.

Il secondo, la connettività internazionale della Grande Milano.

Il terzo, la mobilità innovativa.

Il quarto, naturalmente, EXPO.

1- *La Città metropolitana*

La competizione globale nel mondo è sempre più fra grandi aree metropolitane che si allargano a una grande area regionale, in un mix di manifatturiero e terziario, università e centri di ricerca, cultura e servizi, aree metropolitane che si proiettano nel mondo. Esse divengono, in maniera sempre più specialistica, collettori, depositari e abilitatori di conoscenze e idee, fornendo un ambiente e una rete di infrastrutture che ne facilitino il flusso e ne innalzino il livello.

Al centro del successo delle aree metropolitane e della capacità delle imprese di salire nella catena knowledge intensive sta il concetto di prossimità da un lato e la rete di connessioni globali dall'altro.

Per questo dobbiamo prendere estremamente sul serio l'opportunità offerta dall'attuazione delle Città Metropolitane.

È una grande sfida per l'Italia. Abbiamo qui i rappresentanti della Rete delle Associazioni Industriali Metropolitane di Confindustria con le quali Assolombarda ha redatto e lanciato il nostro Manifesto delle Città Metropolitane.

È un'occasione storica per il nostro Paese, che si deve dotare di una politica urbana nazionale.

Ed è un'occasione storica per la nostra Milano.

La mobilità va incardinata al centro del Piano Strategico della nuova Città Metropolitana, come un fattore abilitante prioritario. Dobbiamo avere una visione chiara della nostra città nell'orizzonte 2025-2030. Abbiamo già garantito al vicesindaco Comincini, al quale Pisapia ha conferito la delega del Piano Strategico, la nostra piena disponibilità a condividere un cruscotto di indicatori da porre alla base di una continua comparazione tra la Grande Area Metropolitana di Milano e i nostri competitor in Europa e nel mondo, da Monaco di Baviera a Londra e Parigi.

I 50 progetti per “Far Volare Milano”, che Assolombarda ha posto alla base della sua operatività, rappresentano il nostro contributo concreto a questo fine. Elaborare e aggiornare - insieme alle autorità politiche e amministrative, alla comunità accademica e della ricerca - un kit di obiettivi comparati ai quali commisurare nel tempo il miglioramento della nostra attrattività.

Occorre affrettare e chiarire i tempi. Conosciamo i fattori di criticità segnalati al governo dai sindaci delle neonate Città Metropolitane: le risorse sono poche, rispetto ai nuovi poteri e funzioni conferiti.

Ma intanto occorre avanzare nella redazione di un Piano Strategico elaborato con il pieno coinvolgimento delle imprese e della società civile, sulla scorta delle migliori pratiche offerte dalle esperienze di Barcellona, Monaco, Lione.

Solo obiettivi ben definiti e comuni di mobilità della Città Metropolitana di Milano e di Regione Lombardia potranno spostare in avanti l’agenda nazionale delle infrastrutture.

Indichiamo una serie ristretta di opere prioritarie per la Città metropolitana di Milano: il completamento dell’autostrada Torino-Milano e della Pedemontana Lombarda, il potenziamento delle direttrici ferroviarie a nord di Milano di connessione a Malpensa e ai valichi alpini, il potenziamento del trasporto pubblico locale e delle Metropolitane milanesi.

E continuiamo maniacalmente a monitorare anno per anno gli avanzamenti da conseguire.

Coordinando dal basso le agende della mobilità delle Città metropolitane, daremo impulso a una vera agenda nazionale della mobilità.

2- *La connettività della Grande Milano*

Uno dei principali moltiplicatori di competitività globale di una grande area metropolitana è la connettività aerea intercontinentale.

Sotto questo profilo, la Grande Milano ha molto da recuperare. Fatto 100 il valore di connettività aerea intercontinentale registrato da Londra, Milano si attesta a 24 contro il 46 di Monaco e il 93 di Francoforte. Rispetto all'indice di connettività aerea, ovvero il livello di accessibilità di un aeroporto verso gli altri scali, Malpensa si posiziona solo al ventottesimo posto a livello mondiale.

Per la Grande Milano, il ragionamento deve essere fatto sull'insieme dei tre scali che servono direttamente la Città Metropolitana: Malpensa, Linate e Orio al Serio.

Abbiamo alle spalle un anno in cui è intervenuta una novità "di sistema".

La vicenda Alitalia - che un così rilevante impatto ha esercitato negli anni sugli scali milanesi e nazionali - ha trovato esito in un accordo che vede l'intervento diretto di Etihad nel suo capitale e nello sviluppo della sua gestione operativa. Dopo molti anni si è compiuto l'agganciamento con un vettore extra europeo che indirizzerà traffico su scali italiani, e che da scali italiani originerà tratte volte al ricco mercato asiatico.

Alitalia-Etihad ha risolto lo "storico" problema invano inseguito da Malpensa per anni. L'hub vero e proprio della compagnia è e sarà solo Fiumicino, che nei piani della compagnia vedrà entro il 2018 salire da 87 a 113 le frequenze settimanali verso il mercato intercontinentale. Anche Malpensa vedrà un aumento, ma la crescita sarà limitata da 11 a 25.

Questi numeri ci indicano la strada: per far salire la connettività area intercontinentale della Grande Milano da 24 a 46 di Monaco, Alitalia-Etihad non basta affatto.

I flussi da Milano e dal Nord Italia verso gli hub intercontinentali esteri saranno sempre più determinati dalla crescita dei vettori low cost. Se osserviamo le quattro maggiori destinazioni nel 2014 sommando il traffico in partenza da Linate e Malpensa - Londra, Parigi, Amsterdam e Francoforte - otteniamo l'esatta fotografia dei maggiori hub intercontinentali europei, dai quali il traffico business del NordOvest viaggia poi verso il proprio sbocco sui mercati intercontinentali, attraverso vettori alternativi ad Alitalia.

In questo quadro, noi vogliamo migliorare anno dopo anno l'indice di connettività che come abbiamo visto è fermo a 24, facendolo salire.

Per questo fine, abbiamo tre proposte.

Primo: va assolutamente evitata ogni tentazione di limitare Linate. Tutte le destinazioni europee vanno consentite senza limitazione di voli giornalieri. Basta con l'illusione che limitare Linate serva a reggere meglio Malpensa, come se il traffico si spostasse per vasi comunicanti e non per costi-opportunità. È un errore che già in passato abbiamo pagato caro.

Secondo: Malpensa ha bisogno del maggior numero possibile di accordi bilaterali. Le attuali norme europee e internazionali purtroppo sono vincolanti, ma se necessario devono essere rese più flessibili. Attualmente non c'è un vettore tradizionale che punti sullo scalo con una flotta di aerei a lungo raggio alimentati da voli secondari della stessa compagnia. Di conseguenza vanno moltiplicati accordi come quello recentissimo con la Cina, che prevede sin da quest'anno la possibilità di incrementare voli e città servite di entrambi i Paesi.

Terzo: diamo una regia agli scali lombardi, apriamo al mercato l'azionariato SEA.

Nel NordEst è in atto un processo di aggregazione-specializzazione degli scali che fa perno su Venezia, e che ha la tentazione di spingersi fino a Orio al Serio. Analogamente procedono Pisa e Firenze. Nel NordOvest abbiamo bisogno di qualcosa di similare.

Razionalizzazione delle destinazioni e dell'attrattività verso le compagnie estere, specializzazione del traffico servito per segmenti e valore aggiunto di servizi offerti, remunerativà degli investimenti necessari, priorità delle stesse connessioni intermodali rispetto agli assi autostradali e ferroviari - vedi il ritardo perdurante degli allacci ferroviari di Malpensa - si realizzano meglio attraverso compagini societarie coordinate nella gestione degli scali.

Per risolvere questo problema, penso sia tempo di aprire al mercato la SEA, avviarne la privatizzazione potrebbe essere la soluzione. Investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee. Ed estendere a Orio al Serio un forte coordinamento delle specializzazioni di traffico con Linate e Malpensa.

Altrimenti, la connettività internazionale e intercontinentale della Grande Milano resterà ancora per anni una frazione di quella delle metropoli europee nostre concorrenti.

3- *La mobilità innovativa*

La mobilità intelligente è la chiave di volta per programmare il futuro della connettività della Grande Milano.

Consideriamo alcuni indicatori comparati della mobilità tra grandi città metropolitane. La velocità media urbana di superficie dei mezzi pubblici è di 19 km/h a Milano, 25 a Lione, 27 a Monaco, 30 a Barcellona. La dotazione di metro e ferrovie suburbane è di 68 km per

milione di abitanti a Milano, di 182 km a Monaco. La densità autostradale è di 61 km di autostrade per milione di abitanti in Lombardia, di 200 km in Baviera.

Il deficit infrastrutturale accompagnato all'elevata densità abitativa dispersa sul territorio comportano una conseguenza. L'aumento della congestione: registriamo un +27% di incremento del tempo di viaggio su strade e autostrade tra le ore di punta e le ore "normali" nell'area milanese.

Anche in questo settore constatiamo purtroppo le gravi difficoltà persistenti, causate dall'irrisolto rapporto tra finanza pubblica locale e centrale.

Milano, che non conosce squilibri finanziari e tanto meno le voragini debitorie che gravano sulle municipalizzate di Roma, Napoli e Palermo, non viene premiata. Regione Lombardia vede diminuire di 50 milioni di euro le risorse destinate al trasporto pubblico locale, di cui 25 milioni al servizio ferroviario regionale e 17 milioni al trasporto pubblico locale di Milano.

Molte polemiche sulle opere intanto realizzate non colgono un fattore essenziale, che si deve più ai ritardi nazionali che a responsabilità locali.

Le polemiche sulla Brebemi inaugurata nel 2014 si sono rivolte ai privati finanziatori e gestori, mentre a mancare è il raccordo e la connessione di ultimo miglio ai nodi metropolitani, ed è questo a scoraggiare il traffico. È un problema che non riguarda solo la Brebemi e il suo raccordo al sistema autostradale e tangenziale di Brescia e Milano, ma, per fare altri esempi, il prolungamento fino ad Abbiategrasso e alla tangenziale ovest di Milano e a Vigevano della strada Malpensa-Magenta.

Ma anche sulla mobilità urbana della Grande Milano possiamo e dobbiamo muoverci dal basso, con l'energia, l'intelligenza e la forza dei nostri territori.

La Grande Area Metropolitana Milanese ha visto modificarsi nel tempo le modalità e le direttrici di trasporto quotidiane legate al lavoro, alla fornitura e al commercio. I commuter che entrano quotidianamente coi propri veicoli nella cinta comunale sono in diminuzione, lenta ma continua. Nel 2005 erano 815 mila, nel 2014 si calcola poco più di 700 mila.

Nel frattempo la mobilità di corto raggio provinciale e interprovinciale non è scesa. Questo significa che bisogna pensare sempre più a una mobilità punto-punto, abbandonando nel tempo il vecchio schema radiale, incentrato sul cuore dell'area metropolitana.

Per risolvere questi problemi, serve la mobilità intelligente.

Dobbiamo fare della mobilità intelligente, della smart and digital mobility, un pilastro del Piano Strategico della nostra Città metropolitana. Con l'obiettivo di nuove modalità di trasporto per rendere più sostenibili gli indici di densità e congestione urbana. In un solo anno Milano è salita ai vertici delle graduatorie europee, con 200.000 iscritti al car sharing, il 90% del totale italiano, e 2.000 auto. Il bike sharing nel 2014 ha registrato nelle 202 stazioni cittadine 2,4 milioni di utilizzi totali.

A questo scopo occorre creare la vera infrastruttura sulla base della quale potranno essere costruiti sistemi ICT solidi e affidabili. È necessaria una rivoluzione che doti la città di un'architettura neurale-digitale condivisa, che consenta a pubblico e privato e a tutti i cittadini di interagire in tempo reale per incrociare domanda e offerta di servizi, disponibilità di tratte incrociata per indici di congestione, tariffe differenziate per zone cittadine e fasce orarie.

È una straordinaria occasione per realizzare un grande empowerment del diritto alla mobilità di tutti i cittadini e al contempo per far crescere una generazione di nuove imprese, rendendo anche in questo settore Milano incubatrice all'avanguardia di start up innovative.

4- *Expo*

Tra dieci settimane EXPO 2015 avrà inizio, ma a Milano l'EXPO è già iniziato: la riqualificazione dell'offerta ricettiva è in corso dal 2014 ed è la risposta a una domanda crescente e all'aspettativa generata dalla manifestazione. Recentemente il New York Times ha collocato Milano in cima al ranking di 52 destinazioni nel mondo da visitare nel 2015, definendola una 'città rivitalizzata', e questo anche grazie a EXPO.

Si stima che 11 milioni di visitatori, dei 20 milioni attesi, avranno bisogno di un alloggio: ipotizzando una permanenza media di 2,5 giorni, occorre una media di 150.000 posti letto/giorno. Oltre 65.000 posti letto e quasi 37.000 camere sono i numeri della capacità ricettiva di Milano e provincia.

C'è quindi inevitabilmente un grande tema di mobilità, oltre che di ricettività, da affrontare.

Il piano della mobilità che è stato previsto deve garantire non solo un adeguato livello di servizi di trasporto per l'accessibilità al sito EXPO, ma anche la mobilità efficiente delle persone e delle merci ordinarie, non direttamente collegate all'evento.

Con il progetto E015, Assolombarda ha dato un grande contributo non solo per la gestione della mobilità e della ricettività durante EXPO. Abbiamo in realtà contribuito a costruire un tassello

essenziale della futura Grande Milano come Smart City e Digital Town.

È uno spazio digitale unico che permette alle aziende di sviluppare software innovativi per visitatori e cittadini. È un modo per promuovere e rendere fruibile un insieme di servizi, dai trasporti, all'ospitalità, all'intrattenimento.

Ma è soprattutto un nuovo standard. Se vogliamo una città digitale serve un linguaggio comune, un database unico attraverso il quale parlarsi. Per questo E015 deve essere un'eredità permanente di EXPO. Il primo pezzo della nuova rete neurale della Grande Milano Città Metropolitana.

Allo stesso modo, nel dopo EXPO, abbiamo un'idea chiara su cosa si dovrebbe fare dell'area su cui avverrà l'evento, divenuta la piattaforma logistica infrastrutturata più avanzata d'Italia. E insieme una nuova area della Grande Milano ben posizionata e servita in termini di mobilità.

Il progetto NEXPO di Assolombarda propone in quell'area la creazione di un nuovo polo dell'innovazione e della scienza, un laboratorio di idee e tecnologie all'avanguardia, un centro di attrazione internazionale di investimenti, talenti e imprese. Basato e realizzato attraverso una partnership pubblico-privata.

Il nostro progetto è del tutto compatibile con l'idea lanciata dalla Università Statale di Milano di trasferire all'interno dell'area una parte del proprio campus. È compatibile inoltre con la giusta esigenza di mantenere "verde" un'elevata parte del milione di metri quadrati dell'area. E a nostro avviso è integrabile anche con la proposta di destinare una parte dell'area a esigenze di impianti wellness a finalità collettiva, oltre che dei lavoratori, ricercatori e studenti impegnati ogni giorno sull'area.

Perché questo possa avvenire occorre però scegliere e decidere al più presto: Comune di Milano e Regione Lombardia che hanno ciascuno il 34,6% di ArExpo e Fiera di Milano che ne detiene il 27,6% devono accelerare i tempi, ed evitare un percorso a ostacoli fatto di affidamenti di gare per consulenti volti a selezionare ancora mere ipotesi.

Chiediamo che la scelta di fondo della destinazione sia sin d'ora assunta dalla politica, insieme alle imprese e alle Università di Milano. Come Assolombarda dichiariamo che molte imprese nostre associate sono sin d'ora disponibili alla migliore elaborazione del progetto e alla sua più rapida ed efficiente realizzazione.

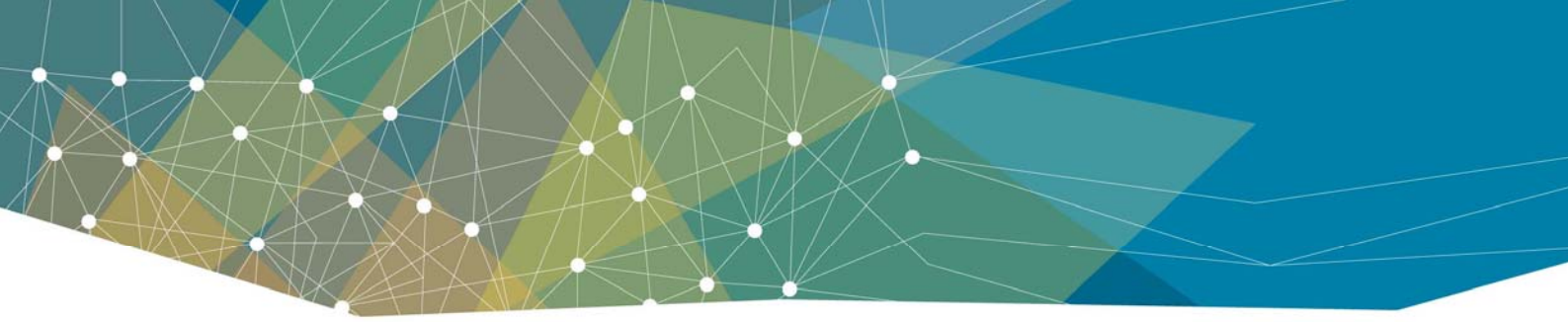
Fermarsi ancora alla valutazione preliminare di idee radicalmente diverse non è compatibile né coi tempi stretti di EXPO, né con le esigenze della Grande Milano di proiettarsi meglio e al più presto nel mondo. NEXPO è un passo essenziale per Milano Smart City e Digital Town: non pregiudichiamo una grande occasione sprecando tempo e risorse che oggi attendono da un decisore illuminato di essere messi meglio a frutto per tutti.

Scriviamolo insieme dal basso, imprese e istituzioni milanesi e lombarde, il grande capitolo che faccia di EXPO 2015 un'eredità permanente, l'inizio di una nuova storia che proietti Milano nel mondo.

Noi abbiamo una speranza.

Milano, la nostra Grande Milano, può tornare a volare e contagiare col suo volo il paese intero.

Perché se non riparte da qui, l'Italia non riparte.



ASSOLOMBARDA

FAR VOLARE
MILANO