



Progetto Interreg IVB NWE

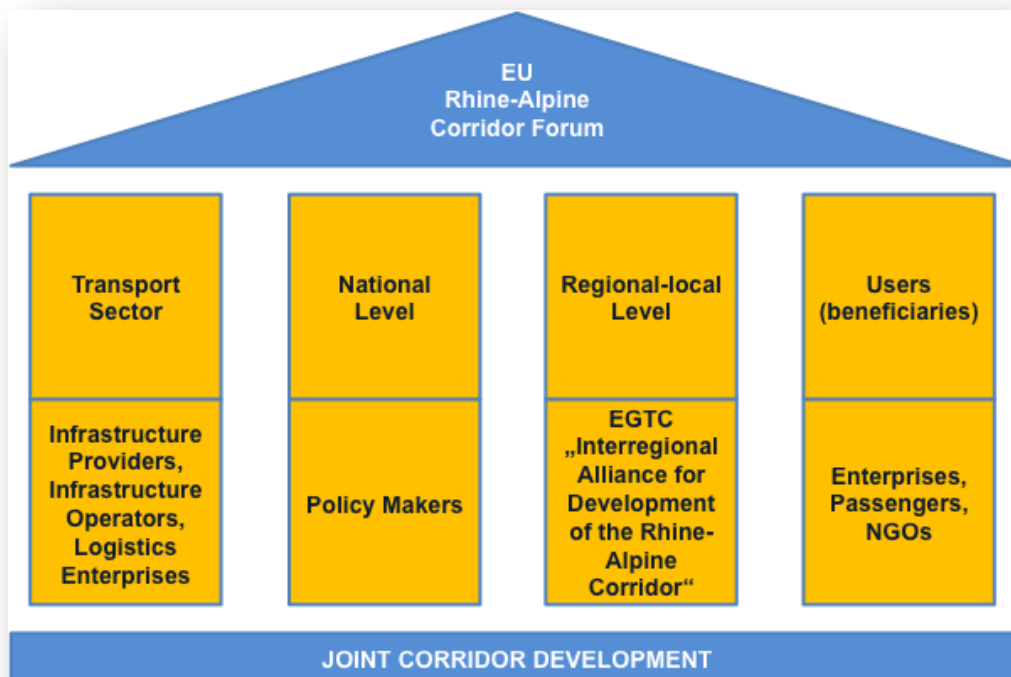
CODE24

Corridor 24 Development Rotterdam – Genoa

Novembre 2014

UN CORRIDOIO - UNA STRATEGIA!
Verso un'alleanza interregionale permanente
per lo sviluppo integrato ed equilibrato
del Corridoio Reno - Alpi

1 Introduzione



Il CODE24 è un'iniziativa strategica con un approccio bottom-up approvata nell'ambito del programma quadro europeo INTERREG IVB NWE. L'integrazione dello sviluppo economico e della pianificazione territoriale, ambientale e dei trasporti lungo il Corridoio Reno – Alpi, che fa parte della rete centrale TEN-T, contribuisce a risolvere le criticità impellenti di capacità e qualità della vita lungo il Corridoio. Dopo 5 anni di intenso lavoro, i Partner del progetto CODE24 presentano una strategia comune per lo sviluppo del Corridoio Reno - Alpi.

La pianificazione integrata dello sviluppo del territorio, degli insediamenti e dei trasporti, costituisce un prerequisito fondamentale in quest'area così densamente popolata e antropizzata. Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in tutte le regioni è accettabile quando l'incremento del trasporto merci non va in conflitto con il trasporto passeggeri a livello regionale e interregionale. Poiché il trasporto passeggeri, di per sé, costituisce già il presupposto per le strategie di crescita territoriale in

tutte le regioni, diventano prioritari altri elementi quali la sicurezza e l'incentivazione di questo tipo di trasporto.

La pianificazione deve essere eseguita di concerto tra tutti gli stakeholder coinvolti: dalle autorità competenti (a livello internazionale, nazionale, regionale e locale) fino al settore dei trasporti ed agli utenti. Per lo sviluppo internazionale delle attività in queste aree, nonché per l'attuazione dei relativi compiti, è fondamentale la creazione di piattaforme di cooperazione.

Al fine di proseguire la fruttuosa cooperazione del CODE24, si sta costituendo un'organizzazione con una propria identità giuridica. Il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT) è stato designato come la formula ideale per unire le forze e rappresentare all'unanimità tutti i suoi membri. Pertanto, il GECT, rappresentando i livelli locale e regionale, dovrebbe essere considerato lo stakeholder di riferimento per contribuire allo sviluppo integrato del Corridoio Reno – Alpi come parte della rete TEN-T.

2 Valutazione del Corridoio

2.1 Sfide principali

L'iniziativa CODE24 individua tre sfide principali da affrontare per lo sviluppo del Corridoio:

Incentivare la competitività internazionale

Un efficace utilizzo della capacità infrastrutturale e un concreto contributo finanziario a livello europeo rappresentano una solida base per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto. Poiché la mobilità è essenziale in una crescente economia globale, l'Europa ha bisogno di investire in infrastrutture adeguate ed affidabili, altrimenti non sarà in grado di tenere il passo con la concorrenza internazionale. Se il Corridoio Reno – Alpi, essendo il più importante asse di trasporto in Europa, vorrà mantenere la propria posizione, deve affrontare la concorrenza tra i Corridoi europei.

Stabilire le priorità di finanziamento

Non ci sono sufficienti fondi pubblici disponibili per finanziare tutti i progetti previsti. I progetti pianificati per ridurre i colli di bottiglia e per accelerare il completamento del Corridoio Reno - Alpi raggiungono un costo di circa 35 miliardi di euro. Per sfruttare le limitate risorse finanziarie in modo efficiente, è necessario quindi stabilire delle priorità lungo il corridoio specialmente a livello europeo e nazionale, ed individuare le opportunità di finanziamento continuativo per garantire l'affidabilità della pianificazione. E' necessario uno sviluppo integrato e coordinato per la pianificazione territoriale e infrastrutturale.

Utilizzare il potenziale di sviluppo

Per un uso del suolo sostenibile e un'efficiente organizzazione della logistica

e della mobilità, lo sviluppo del territorio e degli insediamenti devono essere coordinati con quello delle infrastrutture e dei servizi di trasporto. E' necessario valorizzare la rete ferroviaria e le risorse per la riqualificazione per creare un asse multifunzionale che rafforzi l'ambiente abitativo e lavorativo nelle regioni metropolitane densamente popolate e nelle piccole città che si trovano tra il Mare del Nord e il Mediterraneo.

2.2 Pianificazione collaborativa

I risultati dei workshop regionali del CODE24 evidenziano che molte regioni lungo l'asse riscontrano problemi simili. Risulta anche chiaro che le azioni in una regione generano un effetto anche in altre regioni lungo il Corridoio e ciò implica che la ricerca di soluzioni debba essere coordinata. Lungo il Corridoio si presentano due principali criticità: una è rappresentata dal rumore ferroviario, causato primariamente dal trasporto di merci, l'altra è data dalle limitate opzioni di sviluppo per il trasporto regionale. Da questo si possono desumere tre principi:

Pianificazione integrata

Le sfide del Corridoio hanno un'influenza sullo sviluppo territoriale delle regioni coinvolte. Le soluzioni devono essere trovate coinvolgendo tutte le aree interessate. Solo se tutti i problemi sono condivisi, è possibile individuare delle soluzioni durature che evitino ulteriori "colli di bottiglia" nei processi di pianificazione.

Coinvolgimento degli stakeholder

L'autorità competente per lo sviluppo territoriale e infrastrutturale è frammentata in molti dipartimenti a diversi livelli amministrativi. Gli stakeholder coinvolti non sempre hanno molti contatti con le autorità amministrative. Al fine di realizzare in futuro degli interventi in collaborazione tra i

diversi stakeholder, è necessario definire una pianificazione ed una programmazione collaborative. Il GECT, del CODE24, offre l'opportunità di realizzare una partnership che rappresenta gli interessi principali lungo tutto il Corridoio.

Creazione di piattaforme

Per trovare una soluzione alle più importanti attività di coordinamento, le parti interessate devono essere coinvolte già in fase preliminare. A questo scopo, devono essere create delle piattaforme pertinenti. Una piattaforma già disponibile dal 2015 è il GECT, avviato dalla Partnership del CODE24. La partecipazione alle piattaforme europee è fondamentale.

I seguenti criteri sono considerati i requisiti minimi necessari per valutare la fattibilità dei progetti di corridoio, in termini sia di consenso da parte della popolazione, sia di effetti a lungo termine:

- *Supporto regionale alla pianificazione*
- *Partecipazione della popolazione interessata*

- *Strategia di sviluppo territoriale regionale integrata.*

La pianificazione delle infrastrutture è un'attività a lungo termine: può avere tempi di programmazione dai venti ai trent'anni. Come parte della rete TEN-T, il Corridoio Reno - Alpi necessita di una pianificazione strategica (fino al 2050). Tuttavia, questo orizzonte di pianificazione genera incertezze sulla disponibilità di nuove infrastrutture e sulle conseguenti misure di pianificazione territoriale.

Di contro, nelle aree di insediamento, le strategie di pianificazione territoriale e i progetti sono più di breve termine. Normalmente adottano un limite temporale inferiore ai vent'anni. Questi diversi orizzonti temporali per lo sviluppo degli insediamenti e delle infrastrutture sono quindi spesso in conflitto tra loro. Pertanto, per una pianificazione affidabile, è importante che le imprese regionali e i partner privati abbiano, come linee guida, chiare strategie collaborative.

3 Strategie e Priorità

3.1 Stabilire priorità di sviluppo

Lo sviluppo del Corridoio Reno - Alpi non può prescindere dai finanziamenti europei e se questi non sono sufficienti, ai progetti deve essere assegnata una priorità secondo determinati criteri stabiliti dagli stakeholder del progetto CODE24 attraverso le attività svolte (per es. le tavole rotonde regionali). Le priorità di finanziamento dovrebbero essere prese in considerazione per i progetti che garantiscono di:

Ottimizzare la rete, le procedure e la cooperazione delle figure chiave

Le attuali infrastrutture presentano ancora margini di miglioramento. Le misure che ne aumenteranno le potenzialità, ad esempio la ridondanza, dovranno assumere uno status prioritario. Anche i progetti mirati all'ottimizzazione dell'affidabilità, della funzionalità, dell'integrazione totale tra le modalità di trasporto, dei cluster logistici, dei terminal e dello sviluppo territoriale, soprattutto con misure operative, dovranno avere la priorità. Tutto ciò va ben oltre gli investimenti in infrastrutture ed include miglioramenti nelle procedure operative, nonché una vasta gamma di attività di *business development*.

Aumentare la capacità

Una maggiore velocità nell'attraversamento dei nodi, offre vantaggi limitati solo a determinate tratte, itinerari e relazioni. Ad oggi, i tempi per le operazioni di transbordo in un nodo sono per lo più già ben regolati, perciò solo le grandi differenze di velocità risultano vantaggiose.

L'incremento della capacità, anche dei terminal, implica tuttavia dei vantaggi per tutti i vettori di trasporto.

Riqualificazione e sostenibilità

Gli impatti negativi dovuti allo sviluppo delle infrastrutture possono limitare lo sviluppo di un'area; questo potrebbe tradursi in uno scarso sfruttamento del potenziale di riqualificazione oppure in vincoli sugli insediamenti e sulle aree naturali. Un'alta esposizione all'inquinamento acustico minaccia il livello della qualità della vita lungo il Corridoio e, di conseguenza, le possibilità di ricevere consenso per eventuali sviluppi futuri delle infrastrutture. Le misure preventive per il controllo dell'inquinamento acustico e l'architettura del paesaggio, perciò, hanno un ruolo chiave in una strategia comune per il Corridoio. Lo sviluppo di una flotta elettrica, in quest'ottica, potrebbe rafforzare la sostenibilità.

Aumentare la velocità

L'Europa è molto indietro nell'uso di treni ad alta velocità. In Cina, la distanza tra Rotterdam e Genova viene coperta in tre ore. Questi tempi di percorso farebbero del treno un degno concorrente degli aerei in tutto il continente europeo. Ciononostante, la densità di popolazione del continente europeo e i collegamenti tra le principali città e luoghi di interesse, richiedono delle strategie diverse. Le misure per un incremento della velocità devono essere implementate nei luoghi in cui non vengono compromessi i servizi di trasporto ferroviari pre-esistenti.

Principali conclusioni

I risultati principali del CODE24 supportano queste priorità ed identificano un numero di progetti chiave e sono rappresentati nella seguente tabella.

<p>Priority „Provide Continuity“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corridor Info System CIS • Collaborative Assessment Tool • Case Study on Logistics Cluster Potentials • Feasibility Study of a Shuttle Train Northern Italy – Southern Germany • Regional Accessibility Study • CODE24 Transport Model for Economic Calculations • Online Rail Freight Exchange • Mobile Exhibition 	<p>Priority „Raise Capacity“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corridor Info System CIS • Collaborative Assessment Tool • Test Planning Wesel • Assessment Methodology for Land Potential in Inland Ports • Master Plan Port.City.Mannheim 2035+ • Regional Accessibility Study • Pre-permit Planning Node Lahr
<p>Priority „Repair Spaces“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toolbox Environmental Compensation Management • Planners Toolbox for Noise Protection • Auralisation Tool 	<p>Priority „Accelerate Speed“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimal Timetable Concept

Si tratta di priorità efficienti in termini di costi per il miglioramento complessivo delle prestazioni del Corridoio. Tuttavia, l'elenco non va inteso in ordine strettamente sequenziale, per esempio possono essere implementate azioni tempestive per la riduzione dell'inquinamento acustico oppure è preferibile utilizzare investimenti già disponibili per l'incremento della capacità.

3.2 Una strategia comune

Capacità e affidabilità hanno chiaramente la precedenza sul parametro velocità, secondo il ragionamento per cui il bacino di utenza del Corridoio Reno – Alpi, può solo beneficiare marginalmente del trasporto ad alta velocità (viste le ridotte distanze tra i principali insediamenti). Investimenti sulle linee ad uso misto, invece, porteranno benefici per tutte le modalità di trasporto. Ciò suggerisce una strategia che dia priorità all'incremento della capacità nello sviluppo delle infrastrutture lungo il Corridoio.

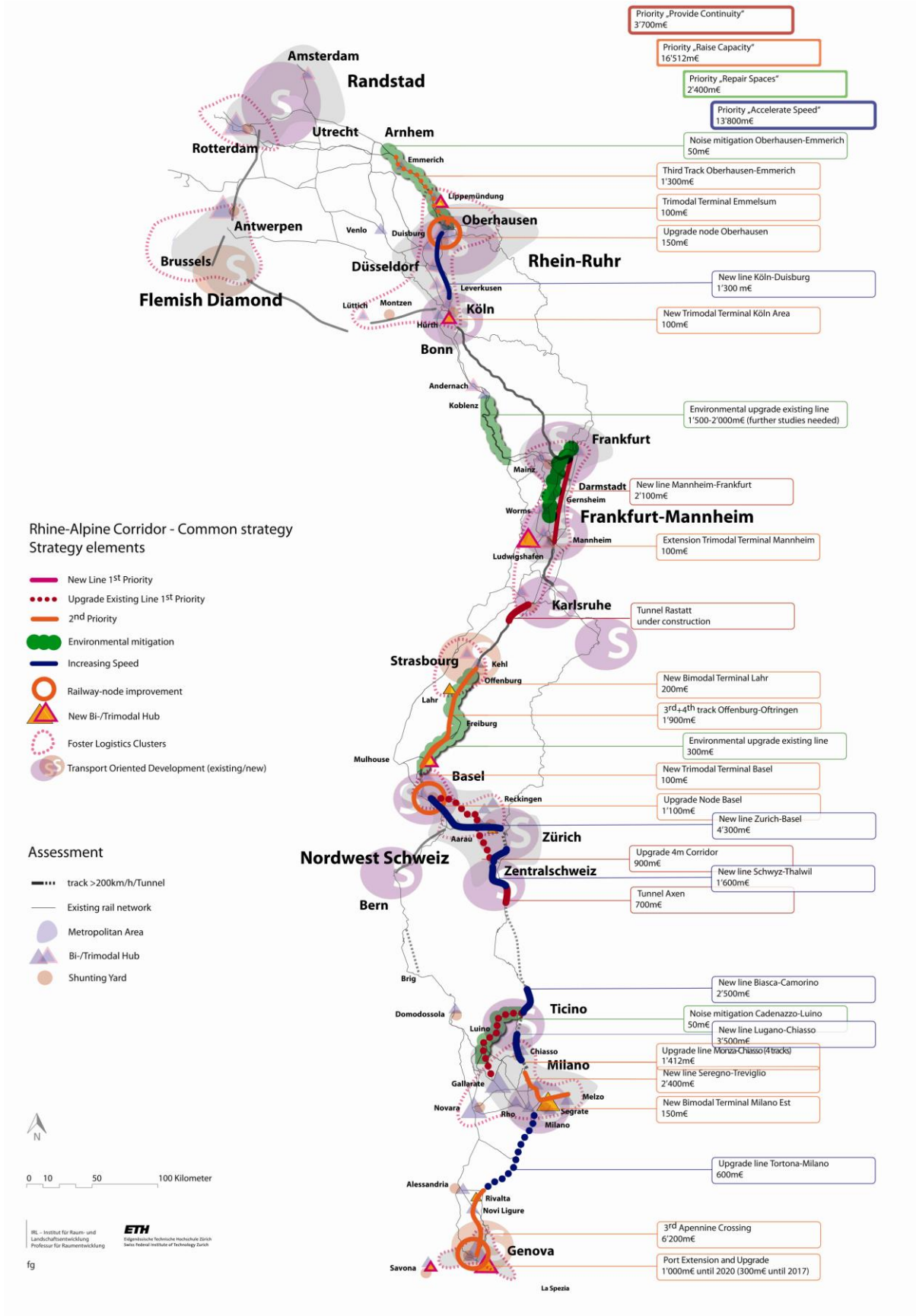
La strategia comune include anche misure per coordinare lo sviluppo delle infrastruttu

re con le strategie di sviluppo territoriale regionale. Laddove necessario, verranno adottate variazioni o alternative alle infrastrutture esistenti per garantire la qualità della vita.

Il trasporto ad alta velocità non viene realizzato lungo tutto il Corridoio Reno - Alpi con una strategia uniforme, ma piuttosto solo dove la capacità delle infrastrutture lo consente e senza che questo vada a compromettere l'efficienza e lo sviluppo di altre forme di trasporto.

La priorità del trasporto passeggeri viene sostituita da una gestione del Corridoio che garantisce capacità sufficiente per tutte le categorie di treni con sistemi di sicurezza all'avanguardia (per esempio ERTMS – European Rail Traffic Management System) e coordinazione internazionale.

Le ferrovie regionali potranno utilizzare le tratte merci laddove la capacità lo consente. Laddove manca la capacità, i sistemi regionali «S-Bahn» verranno trasferiti su binari dedicati. I provvedimenti essenziali per realizzare questa strategia comune sono indicati in figura.



4 Conclusioni

La strategia comune per lo sviluppo del Corridoio Reno – Alpi, come presentata dai Partners del progetto CODE24 in questo documento, fornisce un inquadramento dei futuri compiti del GECT “Alleanza Interregionale per lo sviluppo del Corridoio Reno - Alpi”.

Gli insegnamenti chiave da trarre dai risultati del CODE24 sono tre.

1) **É necessario proseguire con le attività di cooperazione e di sviluppo**, sia per il mantenimento dell’attuale rete delle infrastrutture, sia per il coordinamento internazionale continuativo a livello istituzionale. Il GECT offre una piattaforma utile per svolgere questo compito.

2) **L’integrazione dello sviluppo economico e della pianificazione territoriale, ambientale e dei trasporti è la chiave per creare condizioni di vita e lavorative sane e sostenibili lungo il Corridoio.** Il GECT tiene in considerazione questi aspetti unendo le prospettive locali e regionali in un approccio integrato di sviluppo regionale bottom-up.

3) **Vanno rispettate le priorità di investimento riguardo i progetti strategici di infrastrutture di trasporto lungo il Corridoio.** Tali progetti, evidenziati in questo documento, sono mirati, innanzitutto, ad incrementare la capacità delle linee e dei nodi. In uno step successivo, possono essere presi in considerazione i progetti volti ad incrementare la velocità lungo il Corridoio.

Oltre agli investimenti in infrastrutture, incrementare le misure economiche per lo sviluppo della logistica e della multimodalità contribuirà in modo importante alla complessiva evoluzione del Corridoio. La strategia comune del GECT offre il contesto ideale per discutere ed equilibrare la definizione delle priorità dei progetti futuri.

In breve, questo documento pone le basi per l’evoluzione di una strategia di sviluppo comune per il Corridoio Reno-Alpi all’interno del GECT.

