



EUREGIOLAB 2017: MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE REGIONI ALPINE

Documento di sintesi



INDICE

- 08** I. Opportunità e sfide della Galleria di base del Brennero
– oltre il mero progetto ferroviario
- 11** II. Opportunità e sfide delle nuove tecnologie per la
mobilità sostenibile
- 16** II. Creare periferie vive
- 18** IV. Governance – Decidere insieme nell'Euregio

La mission di EuregioLab 2017

EuregioLab, giunto quest'anno alla sua quarta edizione, è un think tank temporaneo finalizzato alla riflessione su temi di attualità riguardanti l'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino. La programmazione delle "Giornate del Tirolo" – appuntamento fisso nella scaletta del Forum Europeo di Alpbach – è curata da un'apposita Commissione che sceglie ogni anno un tema diverso e invita una ventina tra esperte ed esperti provenienti dal mondo scientifico, economico e politico a elaborare in proposito un catalogo di idee, il quale viene poi presentato al pubblico e discusso con i Presidenti dei tre esecutivi in occasione delle "Giornate".

EuregioLab 2017, organizzato congiuntamente dall'Ufficio dell'Euregio e dal Forum Europeo di Alpbach con il supporto degli atenei di Innsbruck, Bolzano e Trento, della Facoltà di Medicina di Innsbruck, dell'Accademia Europea di Bolzano e di MCI Management Center Innsbruck, ha affrontato sotto il coordinamento dell'ing. Helmuth Moroder il tema della "mobilità sostenibile nelle regioni alpine". Il gruppo si è incontrato più volte per discutere ed elaborare le proprie tesi, ora raccolte e sintetizzate nel presente documento di lavoro. L'interrogativo di fondo col quale il gruppo si è confrontato, a partire dal primo incontro tenutosi presso l'Università di Innsbruck nel dicembre 2016, è il seguente: In che modo un'accorta interazione tra politiche di pianificazione territoriale, sviluppo economico, organizzazione dei servizi, gestione del tempo libero e impiego delle nuove tecnologie può favorire nelle regioni alpine una mobilità che si possa definire sostenibile e che raggiunga anche gli obiettivi previsti dall'Accordo di Parigi?

Che cosa significa "sostenibile"?

Già la Commissione Brundtland ebbe a definire come uno sviluppo sostenibile "soddisfa i bisogni delle generazioni presenti, senza rischiare che le generazioni future non abbiano più la possibilità di vedere soddisfatti i loro bisogni. Di conseguenza una mobilità sostenibile dovrebbe assicurare integralmente (dal punto di vista sociale, economico ed ecologico) delle condizioni di vita che garantiscano buone prospettive future"

Un quadro di obiettivi concordati a livello internazionale e vincolanti sia per Italia e Austria che per l'intera Unione europea definiscono importanti condizioni quadro lo sviluppo di politiche sostenibili per il futuro della mobilità.

- Con l'Accordo di Parigi sul clima i paesi UE si sono impegnati a ridurre del 40 % entro il 2030 i gas responsabili dell'effetto serra.
- Anche la Convenzione delle Alpi impegna gli Stati dell'arco alpino e l'Unione europea ad adottare azioni per favorire la mobilità sostenibile
 - › "al fine di rispettare, conservare e promuovere l'identità culturale e sociale delle popolazioni locali e di assicurarne le risorse vitali di base, in particolare gli insediamenti e lo sviluppo economico compatibili con l'ambiente, nonché al fine di favorire la comprensione reciproca e le relazioni di collaborazione tra le popolazioni alpine ed extra-alpine" (art. 2, comma 2, lett. a) nonché
 - › "al fine di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato, senza discriminazione sulla base della nazionalità" (art. 2, comma 2, lett. j).

Il raggiungimento di questi obiettivi è una sfida che abbiamo il dovere di affrontare: questo il filo conduttore che ha accompagnato il lavoro di EuregioLab 2017.

La situazione di partenza

L'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino, formata dal Land Tirolo e dalle due Province autonome di Trento e di Bolzano, costituisce un'interessante entità che per dimensioni, varietà e complessità racchiude in sé tutti gli elementi più importanti per potersi dire rappresentativa dell'intero arco alpino, ma anche di altre regioni europee di montagna. Essa pertanto si presta ottimamente allo sviluppo e alla sperimentazione di strategie di mobilità sostenibile. Di seguito alcuni dati sull'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino:

- 573 comuni per un totale di 1,8 milioni di abitanti
- 573 comuni per un totale di 1,8 milioni di abitanti
- prodotto interno lordo: 70 miliardi di euro, quasi 40.000 euro per abitante
- turismo fortemente sviluppato, con ca. 650.000 posti letto e 80 milioni di pernottamenti annui;
- settore agricolo dinamico, con 50.000 aziende dedite in prevalenza all'agricoltura di montagna e alla fruttivitecoltura
- imprese artigianali altamente specializzate e innovative e industrie
- università, scuole di alta formazione e istituti di ricerca di importanza internazionale
- paesaggi complessi e conseguenti sfide per la gestione del territorio: fondovalle caratterizzati da sfruttamento intensivo e alta densità abitativa; periferie a bassa densità abitativa ed elevate esigenze in termini di tutela del paesaggio
- vallate a spiccata specializzazione turistica con carichi eccessivi per i sensibili ecosistemi locali
- incremento demografico nelle zone urbane e turistiche e riduzione del numero di abitanti nei territori più isolati e periferici
- il principale asse di traffico stradale e ferroviario tra l'Italia e l'Europa centrale attraversa da sud a nord tutto il territorio dell'Euregio facendo di quest'ultima la regione di transito alpino numero uno
- una rete stradale di 2.463 km in Tirolo, 2.208 km in Alto Adige e 2.552 km in Trentino
- una rete ferroviaria articolata, con significative differenze tra i tre territori: 497 km in Tirolo, 291 km in Alto Adige e 205 km in Trentino

Temi principali

Come ci muoveremo nel prossimo futuro? È una domanda che ogni politico o pianificatore deve porsi nell'elaborare qualsivoglia strategia per il futuro. In generale, quindi, il tema non riguarda in modo specifico l'arco alpino. I membri di EuregioLab hanno pertanto individuato e approfondito – tenendo conto degli sviluppi in atto a livello globale – quattro tematiche destinate ad acquisire rilevanza per le regioni alpine in generale e per l'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino in particolare.

A. Opportunità e sfide della Galleria di base del Brennero

Il nome "Galleria di base del Brennero" è in realtà solo un'espressione per indicare in breve uno dei più importanti corridoi di traffico europei destinato a collegare la Scandinavia con il Mediterraneo. Non un semplice traforo, quindi, ma un progetto che riguarda

un'asse strategico per lo sviluppo e la coesione dell'economia europea. Di esso, 300 km scorrono nel territorio dell'Euregio. Il nostro compito è quello di sviluppare e porre in atto le azioni necessarie affinché questo storico intervento infrastrutturale non diventi solo fonte di pesanti disagi per i territori attraversati, ma possa rivelarsi un'auspicabile risorsa.

B. Opportunità e sfide delle nuove tecnologie per la mobilità sostenibile

In che modo le nuove tecnologie possono contribuire ad agevolare la mobilità nelle regioni rurali di montagna e a sgravare nel contempo l'ecosistema alpino dagli effetti de traffico locale e internazionale di merci e passeggeri?

C. Creare periferie vive

Dare attrattività alle periferie resta una grande sfida. La tendenza a trasferirsi dalla periferia verso le aree urbane è un fenomeno in atto su scala mondiale. Nei territori di montagna esso presenta risvolti particolarmente problematici in quanto il permanere della popolazione nelle aree periferiche e la connessa azione di cura e salvaguardia del paesaggio in tal modo garantita sono una condizione necessaria per mantenere vivibili le vallate alpine. Da qui la necessità di trovare soluzioni intelligenti che possano assicurare anche a chi abita in periferia standard di vita al passo coi tempi. La qualità della vita nelle periferie può trarre grande vantaggio dall'adozione di soluzioni intelligenti e sostenibili per soddisfare le esigenze di mobilità di residenti e ospiti. Tre strumenti si rivelano importanti a tale scopo: la pianificazione territoriale, il principio della verità dei costi e il ricorso alle nuove tecnologie.

D. Governance – Condividere le decisioni nell'Euregio

Con i suoi 1,8 milioni di abitanti l'Euregio dispone di un potenziale straordinario in termini di know-how alpino, articolata esperienza politica e ricchezza culturale per riuscire a rispondere nel migliore dei modi alle sfide del momento. Il termine "governance" è entrato nell'uso corrente per sottolineare come molte decisioni e molte pratiche di gestione della cosa pubblica debbano tenere conto della presenza di una pluralità di attori - sia istituzionali che non istituzionali - e della interazione di una varietà di azioni e procedure - sia formali che informali. Per poter sfruttare concretamente le possibili sinergie create da una buona cooperazione transfrontaliera servono nuove forme di governance.

I. Opportunità e sfide della Galleria di base del Brennero – oltre il mero progetto ferroviario

1. Con il completamento della Galleria di base del Brennero (BBT) l'autostrada sarà finalmente sgravata di una rilevante parte del traffico pesante, poiché i binari metteranno a disposizione sufficienti capacità di trasporto, con la possibilità di una netta riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico lungo l'arteria autostradale e ciò renderà inoltre possibile un sensibile miglioramento della qualità della vita in molte delle aree attraversate.

Sfide

È compito della politica creare le condizioni perché vi possa essere una ricaduta positiva della BBT anche per l'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino.

Raccomandazioni

- Per quanto attiene direttamente l'Euregio e il suo territorio, va data massima priorità alla realizzazione delle tratte di accesso sia settentrionali che meridionali. Poiché i lavori non potranno concludersi contemporaneamente al completamento della BBT, occorre che per allora siano risolti perlomeno i nodi più critici, come le circonvallazioni di Bolzano, Trento e Rovereto e il collegamento con il tratto dell'Inntal Inntalstraße in direzione nord. Il traffico commerciale non si sposterà in maniera automatica dalla strada alla rotaia dovranno essere realizzate adeguate infrastrutture di carico-scarico nella Regione e allo scopo serviranno inoltre azioni mirate e coraggiose come aumentare i pedaggi autostradali in coerenza col principio della verità dei costi, autorizzare il transito su strada di determinate categorie di beni solo in casi eccezionali, introdurre una borsa dei transiti alpini ecc.
- 2. Una volta completate la Galleria di base del Brennero, sulla tratta storica si libereranno nuovi spazi per lo sviluppo del trasporto regionale. La BBT può diventare così un fattore motivante per spingere l'Euregio a ripensare le proprie strategie di trasporto pubblico locale (TPL). Lungo l'asse del Brennero migliorerà la qualità dell'aria e ci sarà meno rumore. Aree oggi pesantemente**

esposte all'inquinamento riacquisteranno attrattività e troveranno nuova considerazione urbanistica. Il servizio ferroviario regionale sulla rete storica potrà quindi assumere un ruolo centrale nel sistema di gestione dei trasporti lungo le direttrici principali. Nei paesi e nelle città la vicinanza alla stazione ferroviaria diventerà un punto di pregio.

Sfide

Occorrerà assicurare che tutto il traffico merci e il traffico di transito vengano effettivamente trasferiti sulla nuova linea, sulla quale andrà istituito pure un regolare servizio passeggeri con treni a cadenza di mezz'ora in entrambe le direzioni. Accanto a tale collegamento veloce tra i centri maggiori dell'Euregio la tratta storica potrà così essere destinata interamente a un servizio regionale concepito come una vera e propria metropolitana di superficie, ri-valorizzando porzioni di territorio oggi penalizzate e "dimenticate" dai piani di sviluppo.

Raccomandazioni

- Individuare le potenzialità di queste tratte ai fini del trasporto regionale e iniziare già oggi a pianificare nuove offerte.
- In considerazione dei tempi lunghi necessari per l'attuazione di nuovi progetti nel settore ferroviario occorre definire quanto prima il piano di gestione sia della nuova che della vecchia tratta, coinvolgendo i territori dell'Euregio nel processo decisionale.
- In sede di pianificazione urbanistica va data maggiore attenzione alla centralità della stazione ferroviaria. Le amministrazioni comunali interessate vanno sollecitate ad adottare nei piani regolatori e nei piani di zonizzazione un approccio coordinato e complessivo nei confronti dei vari settori legati alla mobilità, in particolare per quanto riguarda la regolamentazione della viabilità e dei parcheggi e i collegamenti con i più importanti poli di attrazione, le zone residenziali e le zone artigianali-produttive dei rispettivi territori.
- Queste attività di coordinamento e di integrazione devono essere iniziate a livello locale.
- Attrezzare la linea ferroviaria storica con barriere antirumore e rinnovare il materiale rotabile al fine di ridurre l'attuale e futuro disturbo per chi abita nelle vicinanze.

3. A livello euroregionale il traffico turistico corrisponde al 20 % circa del traffico totale. Le forti oscillazioni stagionali e la concentrazione soprattutto nei weekend ne rendono però particolarmente gravosi gli effetti poiché è proprio esso a generare quelle punte di traffico capaci di portare al collasso l'infrastruttura. La maggior parte degli investimenti effettuati nel settore dell'edilizia stradale è destinato per l'appunto a ovviare a questi picchi di sollecitazione. Attualmente solo il 10 % dei turisti raggiunge l'Euregio in treno. Dopo l'apertura della BBT cento milioni di persone vivranno a meno di 5 ore di viaggio

da Innsbruck, Bolzano e Trento: rispetto all'odierno 10 % il treno dovrà allora trasportare il 25-30 %, forse finanche il 40 % dei turisti in arrivo nonché accompagnare gli abitanti dell'Euregio nei loro viaggi verso nord o verso sud, ovvero congiungere anche all'asse Est-Ovest.

Sfide

I treni ad alta velocità fermeranno soltanto nelle città capoluogo dell'Euregio. Toccherà quindi alle amministrazioni dei tre territori assicurare che la catena dei trasporti raggiunga in modo capillare anche la periferia. In Alto Adige e in Trentino la maggior parte dei centri turistici non è dotata al momento di un efficiente sistema di TPL, né è pensabile che l'attuale offerta di servizi sia in grado di far fronte alla domanda futura di mobilità. Per offrire un servizio di trasporto pubblico locale capace di attrarre servono sistemi coordinati con standard di efficienza omogenei.

I territori che andrebbero assolutamente dotati di efficienti sistemi di TPL sono – per quanto riguarda l'Alto Adige – l'altipiano dello Sciliar con Fiè, Siusi e Castelrotto, la Val Gardena, la Val Badia e l'Oltradige con Appiano e Caldaro; per quanto riguarda il Trentino: il lago di Garda e le valli di Fiemme e Fassa; per quanto riguarda il Nord Tirolo necessitano dello sviluppo di un sistema di trasporto persone di alto livello, porzioni di territorio rilevanti dal punto di vista turistico, come la zona di Kitzbühel, la Zillertal, la Stubaital, la Ötztal e le località turistiche del distretto di Landeck.

Raccomandazioni

- Predisporre un quadro complessivo delle offerte di TPL necessarie, per preparare l'Euregio all'entrata in funzione della BBT.
- I progetti delle nuove infrastrutture ferroviarie vanno individuati laddove il potenziale di utenza atteso è maggiore; ciò al fine di poter raggiungere la più alta copertura dei costi di esercizio possibile.
- Cercare alleati per portare avanti a livello europeo un'azione di lobbying mirata a ottenere anche per le ferrovie regionali l'accesso ai fondi europei nel periodo di programma 2021-2027.
- Convogliare verso offerte di mobilità ecocompatibile (a piedi, bicicletta, TPL, car sharing) la maggior parte delle risorse pubbliche destinate al settore dei trasporti a livello comunale, regionale e nazionale.
- Attivare progetti pilota volti a disegnare una rete TPL ad alta efficienza in vista di una possibile strategia Euregio-Mobilità 2020plus.

II. Opportunità e sfide delle nuove tecnologie per la mobilità sostenibile

4. Mobility-as-a-Service

Le informazioni sulla mobilità sono il fondamento su cui si regge la mobilità stessa: il vecchio libretto degli orari è andato in pensione da tempo, sostituito da internet e dalle varie app che garantiscono informazioni disponibili sempre e ovunque in tempo reale. Ai mobility provider tradizionali che operano per conto dell'ente pubblico, il mondo della nuova mobilità dischiude ruoli e opportunità inediti. Accanto alle classiche offerte, a informazioni su linee e orari, a strumenti di navigazione, oggi gli utenti si attendono anche suggerimenti su possibili combinazioni e alternative. Sulla spinta della crescente urbanizzazione e di determinate tendenze in atto nella nostra società, ispirate alla filosofia dell'“usare anziché possedere”, i servizi di trasporto pubblico come bus, tram e treno, il bike sharing e il car sharing, taxi e servizi di trasporto automobilistico come Uber e affini stanno acquisendo un peso via via maggiore.

Sfide

Per i nuovi attori che si affacciano sul mercato della mobilità, di solito l'obiettivo principale non è quello di offrire alla collettività un servizio primario, sostenibile sotto il profilo ambientale e sociale, e ma soprattutto di generare profitti, abbinando offerte di mobilità ad altri servizi ad hoc. Occorre perciò evitare che i costi del trasporto di massa rimangano in capo all'ente pubblico e i profitti siano incamerati dai nuovi operatori e dai loro nuovi modelli di impresa. I servizi di mobilità come il car sharing, l'e-bike sharing, le auto a guida autonoma e la distribuzione merci automatizzata dovranno essere garantiti anche in periferia. Le imprese e i modelli di business attuali si adattano solo parzialmente all'ambiente alpino e alle locali città con la loro tipologia di traffico (anche in ambito turistico). In generale è evidente come l'accesso al servizio online da parte dei clienti e la conseguente disponibilità di dati online sugli stessi, rappresentino fattori fondamentali per il successo di una nuova forma di offerta.

Raccomandazioni

- Va garantita una solida rete di servizi di mobilità di base, finanziati anche tramite gli utili realizzati in cooperazione con i nuovi operatori.
- Vanno analizzate le possibilità e le condizioni necessarie affinché sia possibile introdurre servizi innovati come carsharing (a guida autonoma) o bikesharing e verificare

l'integrazione di questi nella nuova offerta di trasporto pubblico sia nei centri urbani più grandi che in periferia.

- Va sviluppata una macrostrategia riguardo il carsharing per l'intera Regione, che comprenda le città e gli ambiti territoriali più turistici (promozione degli arrivi senz'auto) e che promuova iniziative di carsharing sovraregionali e modelli di cooperazione.

5. E-mobility

I punti di forza della mobilità elettrica risiedono nella maggiore efficienza energetica, nel bilancio ambientale positivo (a patto che l'energia elettrica sia prodotta da fonti rinnovabili), nelle ridotte emissioni acustiche, in una riduzione dell'inquinamento da polveri sottili e CO2e nelle minori esigenze di manutenzione. Così la mobilità elettrica diventa un'importante elemento per raggiungere nell'Euregio l'autonomia energetica e di vivere in modo ecologicamente sostenibile.

I veicoli a trazione elettrica (biciclette, e-scooter, auto, veicoli commerciali) aprono una serie di nuove possibilità commerciali nella futura offerta di mobilità.

Sfide

Il potenziamento delle infrastrutture di ricarica lungo le principali arterie di traffico e una visione unitaria improntata alla valorizzazione dell'e-mobility su scala euroregionale stimolerebbero i servizi di trasporto locale per pendolari e turisti a passare alla trazione elettrica, con conseguente abbattimento delle polveri sottili e dei livelli di CO2.

Raccomandazioni

Ampliamento della strategia "So fährt Tirol 2050" a tutto l'Euregio e messa in atto delle ivi contenute misure: dimostrazione del potenziale della E-mobility attraverso campagne dedicate, aumento delle tematiche attinenti la mobilità elettrica, in ambito formativo. Approfondimento della tematica della fornitura di energia all'interno del Masterplan E-Mobility; studio della tipologia di domanda e della distribuzione della domanda di mobilità e dei modelli di utilizzo dei veicoli elettrici, del fabbisogno e dei relativi rapporti tra l'ambito privato e pubblico; elaborazione di un piano per l'utilizzo interregionale di centrali di rifornimento di energia (comprese le connessioni dati per la gestione e la contabilizzazione delle erogazioni); analisi delle possibilità di cooperazione in seno all'Euregio. Coerente attuazione dei piani regionali per il clima e per l'energia per assicurare l'energia da fonti rinnovabili.

6. Tecnologia blockchain

Blockchain è un database distribuito, decentrato e condiviso che consente di registrare transazioni in modo affidabile, sicuro e a prova di frode. Questa

tecnologia può rendere possibili nuovi modelli di impresa ed essere impiegata sia nell'ambito energetico che nel settore trasporti – ad esempio per lo sviluppo di transazioni relative ai trasporti e ai sistemi di pagamento – e così offrire soluzioni per la gestione di differenti applicazioni, dal diritto di passaggio in transito, al carsharing o alla industria energetica. La tecnologia blockchain riduce i costi di transazione e permette di rinunciare all'intervento di mediatori o di autorità centrali con funzione di garante nonché di automatizzare i processi commerciali.

Sfide

La blockchain è una tecnologia giovane che sta muovendo i primi passi e presenta un notevole potenziale di sviluppo. Essa può aprire la strada a nuovi modelli d'impresa e nuove implementazioni sia nel settore energetico che in quello dei trasporti – ad esempio come supporto per le transazioni e i sistemi di pagamento nell'ambito della mobilità – offrendo soluzioni per diversi campi di utilizzo come le autorizzazioni di transito, i servizi di carsharing o la gestione delle risorse energetiche. Attualmente il potenziale di questa tecnologia non è pienamente chiaro: i motivi risiedono in parte nelle riserve nei confronti della protezione dei dati, dovuti alla grande trasparenza della tecnologia stessa, nonché alla sicurezza del procedimento di crittografia dei dati di base.

Raccomandazioni

- Per esplorare e sfruttare al meglio le potenzialità della tecnologia blockchain si suggerisce di istituire un gruppo di lavoro con esperti provenienti dagli atenei e dagli istituti scientifici che nell'Euregio si occupano di tale tematica. Ciò per costruire un know-how regionale sul tema e dare vita ad uno studio di fattibilità riguardante il blockchain nell'ambito mobilità/energia.

7. Impiego di veicoli a guida autonoma nel trasporto passeggeri e merci

La guida autonoma è vista come la chiave di accesso alle nuove forme di mobilità quali ad esempio il car sharing senza conducente, che ridurrà fortemente il parco macchine privato e il fabbisogno di spazi che ne deriva, oppure per i sistemi che gestiscono con questo tipo di veicoli l' "ultimo miglio" ad integrazione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico. Le nuove tecnologie consentono anche una ottimizzazione del traffico merci.

Sfide

Non è ancora chiaramente valutabile se siamo di fronte a uno sviluppo evolutivo, rivoluzionario o dirompente sui sistemi di trasporto regionale e ancor meno quali conseguenze ci attendono veramente. Le differenze tra i contesti urbani e periferici così come gli effetti sul sistema di trasporto pubblico di persone (TPL) e sul trasporto non motorizzato, risultano altrettanto incerti.

Nell'ottica di una mobilità sostenibile va in ogni caso evitato che le auto senza conducente viaggino senza carico o generino traffico aggiuntivo facendo così aumentare il numero complessivo di chilometri percorsi. I veicoli a guida autonoma non devono diventare un sostituto dei mezzi pubblici, bensì integrarsi con equilibrio, grazie a un'accorta pianificazione, nel sistema di TPL.

Raccomandazioni

- È necessario stabilire il contesto giuridico per lo sviluppo della circolazione autonoma dei mezzi, che tenga conto della nuova realtà e che sia strategicamente coerente e finalizzato ad una concreta implementazione dei nuovi sistemi (elaborata da esperti dello sviluppo urbano e regionale). Tutto ciò nell'ottica di sviluppare sistemi di carsharing a guida autonoma e l'integrazione di questi nel sistema di trasporto pubblico locale (TPL) di persone e consenta anche di operare nell'ambito del trasporto merci sia in contesto cittadino, sia relativamente al contesto extraurbano (campagna). La base di questo contesto giuridico dovrebbe essere formata da un'analisi e da una previsione delle potenziali conseguenze del trasporto con veicoli autonomi nell'Euregio (anche con riguardo alle particolarità della regione alpina, come contesti periferici, traffico turistico, condizioni stradali, condizioni atmosferiche).

8. Effetti della digitalizzazione (stampa 3D) nel traffico commerciale

Le stampanti 3D. consentono, ricorrendo determinati presupposti, la produzione decentrata di oggetti e hanno così il potenziale per rivoluzionare l'intero processo produttivo. Per questo stanno raccogliendo sempre più l'interesse sia dell'industria che dei consumatori privati,. La stampa 3D permetterebbe di trasferire in futuro su piccoli hub produttivi, dislocati in prossimità degli utenti finali, le produzioni oggi centralizzate ad esempio nei paesi asiatici, eliminando una parte non indifferente del trasporto merci (soprattutto di quelle con un rapporto svantaggioso tra costi di trasporto e valore del prodotto). Secondo alcuni studi il traffico commerciale su strada potrebbe ridursi in questo modo del 25 %.

Sfide

Seppure si preveda che la stampa 3D sia via via più utilizzata sia dai consumatori che dalle imprese, poiché anche i prezzi dei dispositivi si stanno abbassando sensibilmente, non si può ancora prevedere con la necessaria chiarezza, quali effetti questo impiego produrrà sul traffico, sulle aziende produttrici locali, incluse le attività di trasporto merci dell'Euregio.

Raccomandazioni

- È necessario esplorare quanto prima le possibilità di impiego offerte dalla stampa 3D, al fine di creare buone condizioni per utilizzare questa tecnologia in maniera vantaggiosa per l'Euregio e consentire la riduzione del traffico merci.

9. Trasmissione e condivisione dati

Attraverso il collegamento delle aree extraurbane con reti di dati altamente performanti, si potrà colmare il gap tra centri cittadini e periferie. Nel contesto della mobilità la circolazione di dati può, entro certi limiti, sostituire il movimento delle persone (eCollaboration) ed eventualmente, anche delle merci. Il nuovo standard di telefonia mobile di quinta generazione (5G), grazie alla sua elevata capacità di trasmissione (10 gigabit/secondo) è destinato a dischiudere un vasto campo di applicazione per l'internet delle cose (IoT), . Si tratta di mettere in rete macchinari e beni, come automobili, mezzi pesanti, locomotive, per realizzare una comunicazione macchina-macchina. Questo alto grado di interconnessione potrebbe portare, in ultima istanza, anche a modalità di auto comando basate sull'intelligenza artificiale.

Sfide

Veicoli senza conducente, car sharing, tecnologia blockchain e molti altri servizi sono possibili solo in presenza di un'infrastruttura di trasmissione dati altamente efficiente, che dovrà coprire in maniera generalizzata tutte le aree abitate per poter garantire pari opportunità a tutti i cittadini dell'Euregio. La realizzazione fisica della rete banda larga, soprattutto della fibra ottica richiede, accanto a un piano di lungo periodo e un investimento di capitali, una governance multi-livello che comprenda le realtà comunali, nazionali, così come il livello europeo.

Raccomandazioni

- Fare dell'Euregio una regione transfrontaliera pilota di un progetto 5G, poiché la regione, per le sue intrinseche caratteristiche, è adatta ad essere un modello regionale in questo contesto.
- Utilizzare la galleria di servizio della BBT per la realizzazione di una dorsale informatica in fibra ottica transfrontaliera e forte sostegno alla implementazione della strategia fiber to home nell'Euregio con lo scambio della best practice tra le regioni. La trasmissione di un'efficiente infrastruttura per la trasmissione dati deve avere un'alta priorità rispetto alle infrastrutture stradali.
- Vanno creare piattaforme digitali per la condivisione di informazioni integrate in tempo reale ("smart territory" in analogia alle "smart cities").

III. Creare periferie vive

10. L'assistenza dei bambini, l'offerta formativa e la disponibilità di servizi sanitari determinano la qualità di vita di un luogo. Attraverso una politica delle distanze brevi vanno (ri)portate in periferia i servizi pubblici principali. Le nuove tecnologie e in special modo le nuove forme di organizzazione dischiudono nuove opportunità per un'inversione di rotta rispetto alle attuali tendenze a concentrare e centralizzare le offerte formative nei centri maggiori.

Sfide

Nello sviluppo regionale occorre trovare un equilibrio tra centralizzazione e decentramento dei servizi, tenendo conto, in un'ottica di sostenibilità e di pari opportunità, anche di parametri quali il costo dei trasporti, il tempo, la qualità della vita e la resilienza.

Raccomandazioni

- Introdurre nuove tecnologie per poter offrire servizi decentrati più economici ed efficienti

11. Portare il buono della città in periferia – Andare a piedi. Anche se può sembrare illogico, nelle città ci si muove sempre più a piedi, grazie anche al crescente miglioramento della qualità urbana.

Sfide

Per tutelare la salute e l'ambiente nell'Euregio i tragitti inferiori al chilometro dovrebbero essere percorsi a piedi.

Raccomandazioni

- Privilegiare nella pianificazione territoriale il "principio dei percorsi brevi" e laddove possibile avviare una strategia di "riassorbimento" dell'espansione urbana incontrollata tipica degli ultimi decenni favorendo gli insediamenti negli spazi liberi all'interno delle aree di dispersione urbana.
- Nella sistemazione degli spazi pubblici valorizzare anche nei paesi la qualità urbana e adattare la strada alle esigenze dei pedoni, per incentivare la scelta di muoversi a piedi.

12. La disponibilità di un'ampia gamma di posti di lavoro entro una distanza di 30-40 minuti dal luogo di residenza è una condizione importante per avere una periferia vitale non dominata da monoculture settoriali (solo agricoltura, solo

turismo). Occorre pertanto mettere fine alla politica dell' "una zona produttiva per ogni comune".

Sfide

Dotare la periferia di un tessuto economico variegato e quindi più capace di reggere alla crisi.

Raccomandazioni

- Sfruttare la banda larga per creare posti di lavoro in modalità home office, contribuendo in modo significativo ad arricchire e differenziare la struttura economica della periferia.
- In sede di pianificazione urbanistica prevedere una rete di potenziali poli economico-produttivi raggiungibili in tempi di viaggio ragionevoli.

13. La logistica supportata dall'elettronica può rendere più efficienti i circuiti economici locali, in particolare quelli tra agricoltura e turismo. Prospettive interessanti arrivano in questo ambito dalla riscoperta della cooperazione tradizionale o dallo sviluppo di nuove forme cooperative.

Sfide

La sinergia tra agricoltura e turismo riserva un potenziale enorme, che andrebbe adeguatamente sfruttato, ma non è ancora riuscita a emergere compiutamente dalla sua posizione di nicchia.

Raccomandazioni

Promuovere l'approccio cooperativo mediante appositi concorsi e premi. Sviluppare e mettere in atto strategie innovative per i circuiti locali.

14. La mobilità è una risorsa assai preziosa perché permette agli individui di cogliere le opportunità personali e sociali, di conoscersi e di integrarsi a vicenda.

Sfide

I sistemi di trasporto pubblico integrato sono uno strumento efficace per garantire, specie in periferia, i diritti civili dei giovani, ma anche di altre fasce deboli (anziani, persone a mobilità ridotta) e dei "nuovi" cittadini arrivati nel nostro territorio.

Raccomandazioni

- Introdurre un Euregio-Pass sull'intera rete del trasporto pubblico, che sia utilizzabile tramite una App.

IV. Governance – Decidere insieme nell'Euregio

15. La complessità della società attuale richiede di saper individuare le direzioni del cambiamento, di elaborare delle visioni condivise, di costruire delle reti di cooperazione, di attuare delle azioni in modo flessibile sapendo valutare operativamente i risultati conseguiti al di là e oltre il quadro istituzionale del momento.

Sfide

È sempre più raro che i servizi alla popolazione dell'Euregio possano essere gestiti in toto da enti dotati di competenze generali. Da ciò l'esigenza di superare i confini amministrativi per rispondere alle attese in fatto di mobilità e poter individuare nuove soluzioni con diversi operatori.

Raccomandazioni

- La politica è chiamata a stabilire a quale livello vadano sviluppati e concordati in futuro i progetti di mobilità riguardanti l'Euregio, tenendo presente che sono stati attivati anche altri livelli di cooperazione quali la Strategia per la Macroregione alpina EUSALP.
- L'elaborazione, da parte degli assessori competenti, di un documento strategico volto a costituire un "Piano euroregionale della mobilità" e la conseguente definizione di una strategia regionale, rafforza la posizione comune dell'Euregio nelle relazioni con gli Stati membri, l'Unione europea e gli altri membri dell'EUSALP.

16. Affinché i meccanismi di governance a livello euroregionale possano essere rafforzati anche al fine di concretizzare i percorsi tratteggiati nelle raccomandazioni qui esposte è indispensabile promuovere il dialogo e la cooperazione tra le singole istituzioni, gli enti territoriali e i diversi soggetti interessati.

Sfide

Lavorare a una "governance della mobilità" richiede il coinvolgimento costante degli operatori pubblici e privati che gestiscono le diverse modalità di trasporto. Per riuscire a modificare approcci, metodi e atteggiamenti consolidati serve uno stretto raccordo tra le singole istituzioni pubbliche per poter interagire poi con gli altri soggetti.

Raccomandazioni

- Analizzare lo status quo tramite una mappatura della rete dei soggetti coinvolti nell'offerta e nella pianificazione della mobilità sui territori Euregio nonché delle collaborazioni esistenti sul piano regionale ed euroregionale.
- Offrire opportunità di confronto a livello transfrontaliero per supportare nel loro lavoro i funzionari responsabili dei processi decisionali e amministrativi inerenti i progetti di mobilità, ad esempio attivando una sorta di "programma Erasmus" per funzionari ed esperti degli uffici della Provincia Autonoma di Trento, della Provincia Autonoma di Bolzano, del Land Tirolo nonché dei maggiori Comuni ed enti competenti.
- Affiancare la pubblica amministrazione nella collaborazione con soggetti esterni per favorire un approccio aperto e flessibile ai compiti comuni.
- Grazie alle nuove tecnologie di comunicazione e in previsione di un "avvicinamento" dei tre capoluoghi con l'apertura della BBT, sono poste le basi per lo sviluppo di una comune piattaforma universitaria dell'Euregio. Questa consentirà, oltre alla realizzazione di un centro di ricerca e di formazione altamente specializzato, lo sviluppo e la formazione delle necessarie competenze per supportare la governance Euregio con nuovi impulsi e conoscenze scientifiche.

Le tendenze evidenziate lasciano presagire in tempi brevi nuove e importanti dinamiche nel settore della mobilità. Gli estensori del presente documento hanno inteso segnalare opportunità, rischi e sfide insite in tale evoluzione, affinché si possa creare nell'Euregio quel terreno favorevole che consenta ai nuovi processi di svilupparsi al meglio e più rapidamente nella direzione voluta.

IMPRINT

GECT "Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino", www.euoparegion.info
Forum Europeo di Alpbach, www.alpbach.org

Questo documento di sintesi è stato presentato in data 20 agosto 2017
nell'ambito della Giornata del Tirolo al Forum
Europeo di Alpbach e si tratta di un riassunto delle discussioni dell'EuregioLab,
che non pretende di essere completamente esaustivo.

Foto: Forum Europeo di Alpbach/Philipp Naderer e Luiza Puiu. Layout: Simon Abler, www.abler.it