



V FORUM PER IL DIALOGO TRA L'ITALIA E LA SVIZZERA

GENOVA – PALAZZO DUCALE
12 E 13 APRILE 2019

SINTESI DEI LAVORI A PORTE CHIUSE

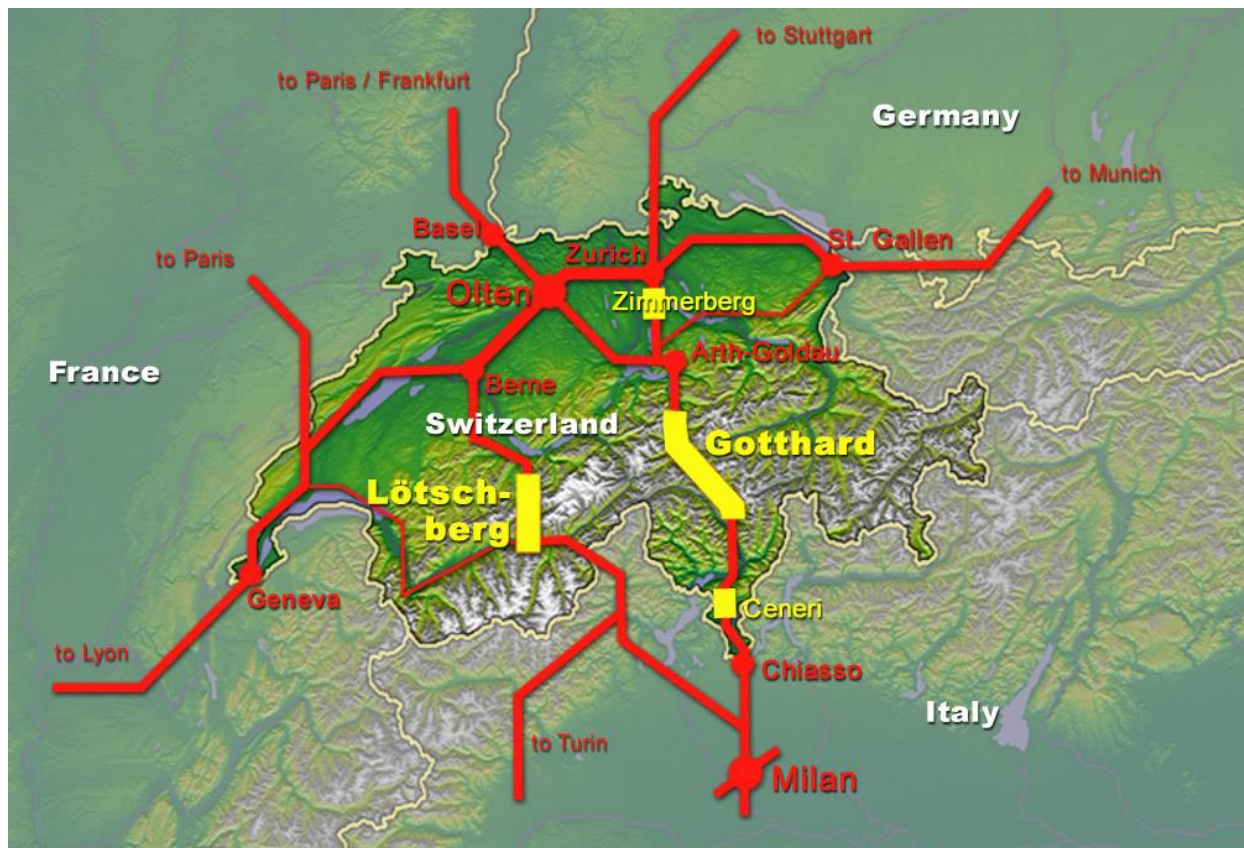
CLUSTER I TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

Rapporteur Italia: Paola Pierotti, Architetto e Giornalista, PPAN

Rapporteur Svizzera: Hans Peter Vetsch, CEO, Vetsch Rail Consulting e Direttore del Comitato del San Gottardo

AlpTransit: dove siamo e dove andremo. Tempo - Costo – Complicazioni

“Un corridoio senza porte non va da nessuna parte”



AlpTransit è un progetto svizzero di alta velocità ferroviaria in corso di realizzazione lungo gli assi del San Gottardo e del Lötschberg. Ha per obiettivo la costruzione di un tratto ferroviario sotterraneo nord-sud attraverso le Alpi, suddiviso in tunnel di base scavati diverse centinaia di metri al di sotto di quelli attuali. Con la costruzione della nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA) nasce un collegamento ferroviario rapido ed efficiente. Data la posizione centrale della Svizzera, AlpTransit è inoltre un tassello fondamentale per il Corridoio europeo 1 che collega il porto di Genova ai Paesi Bassi, accrescendo la connettività europea con un nuovo asse nord-sud.



Il corridoio lungo 3.225 km, di cui oltre 409 km (13%) in territorio italiano, costituisce una delle rotte più trafficate d'Europa: collega i porti di Rotterdam e Anversa con il Mediterraneo attraversando la Svizzera e passando per alcuni dei principali centri economici della Ruhr, nonché per le regioni del Reno-Meno-Neckare. La parte italiana inizia con il porto di Genova, da cui si giunge in Svizzera traversando la Pianura padana e il trafficatissimo nodo di Milano fino ai tre valichi di Domodossola, Luino e Chiasso. I principali progetti infrastrutturali sono le gallerie di base in Svizzera e il terzo valico dei Giovi

(Genova-Novara-Milano), quest'ultimo molto importante per alleggerire la mole di lavoro, carico e scarico da svolgere nel porto di Genova e aumentare di conseguenza il flusso di merci attraverso il medesimo porto.

Il cluster Trasporti del forum per il dialogo tra l'Italia e la Svizzera ha fatto un punto della situazione volgendo lo sguardo alle criticità ancora in essere. Chiave di volta della discussione è stata la galleria del Monte Ceneri che sarà inaugurata entro la fine del 2020, concludendo la serie di grandi infrastrutture necessarie all'apertura del corridoio.



I soggetti presenti concordano appieno sul fatto che, a questo punto dell'opera, la sola connessione non è sufficiente. Serve una programmazione attenta per armonizzare la mobilità di persone e merci, cercando di potenziare la massa critica (volumi di merci) per poter avere prodotti e servizi di qualità a prezzi contenuti, in linea con le disponibilità del mercato. Questa fase del progetto influisce in Italia e in Svizzera sia sulle infrastrutture che sul territorio, coniugando domande specifiche con l'urgenza di politiche sovranazionali.

I grandi progressi infrastrutturali nelle connessioni Italia-Svizzera rappresentano un grande successo. Molto è stato fatto, dal progetto AlpTransit al Terzo valico, rinforzando e rilanciando l'approccio bilaterale nella progettazione del corridoio con un orizzonte temporale di almeno 5 anni.

Si deve ora accelerare in materia di procedure di gestione e opportunità offerte dalla manifattura e dalle politiche industriali. Serve un salto dimensionale per ipotizzare nuove soluzioni in linea con un mercato globalizzato. Intervengono dunque anche le parti della committenza industriale, per integrare la logistica e strutturare un sistema di produzione/trasporto quanto più armonizzato e complementare possibile.

Nodo del trasporto su ferro resta il parallelismo merci/passeggeri, che viaggiando sugli stessi binari non possono e non devono rallentarsi come spesso succede, soprattutto in prossimità di grandi città come Milano. Questa rischia di vivere la sua posizione strategica più come svantaggio che come opportunità.

Per quanto riguarda la mobilità dei viaggiatori, obiettivo primario rimane la puntualità e la qualità del servizio, senza dimenticare l'accessibilità e la sicurezza, con una politica di prezzi adeguata alle diverse clientele. Importante anche la riduzione dei tempi di percorrenza. Tra gli intenti vi è quello di evitare che famiglie, giovani e potenziali turisti preferiscano il trasporto su gomma in virtù di una maggiore convenienza economica.

Nel trasporto merci, con specifico riferimento all'imbarco/sbarco a Genova (il 50% del costo di spedizione per un contenitore da Genova a Milano è rappresentato dalle operazioni di trasferimento da nave a treno), l'obiettivo primario è la creazione di un sistema tra i porti di Vado, Voltri e Genova e l'individuazione di un retro-porto per le attività logistiche. Nel medio periodo, l'obiettivo è snellire le operazioni sulle banchine genovesi e potenziare il numero dei vettori nelle due direzioni, incrementando i volumi in transito. Ad oggi, i numeri dicono che per raggiungere Basilea (nord della Svizzera) i porti liguri non sono ancora competitivi, sicché il mercato predilige Rotterdam.



In generale, per il settore trasporti e infrastrutture i prossimi traguardi ipotizzati sono:

- Istituire un servizio passeggeri diretto Milano-Zurigo (estendibile fino a Genova);
- Interloquire con l'area metropolitana di Milano e con il territorio circostante per individuare una strategia condivisa che permetta i collegamenti da Bellinzona con l'intera Lombardia;
- Eventuale creazione di un commissario allo sviluppo logistico dei corridoi per gestire la parte amministrativa, tariffaria e immateriale del trasporto;
- Porre attenzione al tema del 'treno europeo' (armonizzazione degli standard tecnico-amministrativi) con iniziative unitarie. In particolare: possibilità per un singolo macchinista (alcuni paesi hanno l'obbligo del secondo macchinista, con conseguente aggravio di costi per il trasporto su ferro) di condurre il treno traverso i paesi (oggi ad ogni dogana si cambia macchinista); armonizzazione dei profili dei treni, dei contenitori, del tonnellaggio e della lunghezza; snellimento della burocrazia durante il viaggio.

È un dialogo aperto quello tra istituzioni, operatori e progettisti del mondo delle infrastrutture e dei trasporti per trovare utili sinergie nella progettazione di un futuro condiviso tra Italia e Svizzera, capitalizzando la contiguità e proponendosi come sistema integrato rispetto all'Europa. È dunque urgente condividere gli obiettivi dei due paesi, producendo una strategia comune di orizzonte trentennale.

A breve termine, si nota invece una carenza di comunicazione sugli interessi specifici dei due paesi: dal lato svizzero, ad esempio, sulle strategie che puntano su Genova (in alternativa a

Rotterdam) come porto di riferimento; dal lato italiano, sulla valutazione delle politiche di incentivazione al trasferimento gomma-ferro e relativi effetti.

Si è infine discussa l'importanza, oltre alle reti, dell'intermodalità per poter maturare ricadute economiche positive. Grande attenzione va poi dedicata ai "nodi" logistici (*hub*) quali attrattori di servizi, da realizzare anche con il concorso dei privati.

Guardando al futuro, si registra un'apertura sul tema della digitalizzazione e del commercio elettronico. In vista del prossimo Forum, si formulano le seguenti osservazioni:

- Opportunità di invitare alla discussione operatori come Amazon o Alibaba, per capire come rendere Genova uno *hub* altamente tecnologico;
- Porre attenzione al tema fondamentale dell'"ultimo miglio", onde non vanificare i vantaggi di un'infrastruttura imponente come il suddetto corridoio ferroviario;
- Importanza del 5G come motore per il futuro del settore.



La natura del Forum è di essere in primis non governativo. Questo ed altri documenti ad esso relativi non rispecchiano necessariamente posizioni governative.

CLUSTER II – TURISMO

Rapporteur Italia: Giovanni Bastianelli, Direttore Esecutivo, ENIT

Rapporteur Svizzera: Jeannine Pilloud, Head of Industry Relations Public Transport, SBB
CFF FFS

L'analisi dei dati fatta durante l'intervento introduttivo conferma la rilevanza economica del settore turistico nei rapporti fra i due paesi. Il mercato svizzero rappresenta per l'Italia un bacino di domanda turistica di grande importanza, costituendo il 4,8% dei flussi internazionali in termini di arrivi e il 5,1% del totale delle presenze dei turisti stranieri nelle strutture recettive, per soggiorni trascorsi prevalentemente in albergo (64,5% delle presenze totali). Il 40% dei turisti stranieri in Italia proviene da Svizzera, Austria e Germania.

Riguardo alle spese turistiche in Italia, la Svizzera si trova al 5° posto con una spesa di 2,5 miliardi di euro l'anno, mentre i turisti italiani spendono 1,5 miliardi di euro l'anno in Svizzera. Analizzando le dinamiche di spesa appare evidente il primato delle regioni confinanti: al primo posto la Lombardia (70% della spesa, pari a 1,2 miliardi di euro nel 2017), seguita in ordine da Liguria (235 milioni), Piemonte (214 milioni), Toscana (143 milioni), Veneto (123 milioni) e Valle d'Aosta (101 milioni). Con Venezia, Firenze e Roma, l'Italia ha tre destinazioni nella *top ten* del turismo verso le città, mentre la Svizzera attrae soprattutto grazie a località sciistiche molto amate dagli italiani, come l'Engadina o la regione di Zermatt.

Prendendo in considerazione questi dati, il gruppo ha concordato che il turismo è tra i settori economici più importanti sia per l'Italia che per la Svizzera e che la necessità di un ulteriore sviluppo è evidente. A tal fine è necessario mantenere e promuovere un'offerta di alta qualità da parte dei maggiori attori tradizionali (alberghi, ristoranti, servizi di trasporto), nonché un'ampia gamma di attività turistiche esperienziali a tutto campo. Un altro aspetto concerne il livello di professionalità dell'analisi e della promozione in ambito turistico rispetto ad altri paesi, come la Germania, che pone l'asticella degli obiettivi molto in alto.

Sono state fatte proposte operative per garantire la promozione e l'aumento delle presenze turistiche in modo integrato e sostenibile. L'attenzione si è concentrata prevalentemente su cinque tematiche: turismo sostenibile e di prossimità; mobilità; cooperazione transfrontaliera; digitalizzazione e big data; promozione e comunicazione.

Turismo sostenibile e di prossimità. Promozione della diversità

L'IMPORTANZA DELLA SOSTENIBILITÀ E LA PROTEZIONE AMBIENTALE, DESTAGIONALIZZAZIONE

Il gruppo di lavoro ha concordato sull'importanza crescente della mobilità sostenibile ed ecologica. Il turismo si sta orientando verso due obiettivi: natura/ambiente e cultura. In questo contesto è molto importante la cura e la salvaguardia di paesaggi con potenziale turistico. Su questo punto si è fatto presente che l'aumento dei voti ai partiti ecologisti nelle recenti elezioni cantonali svizzere sembra riflettere l'accresciuta sensibilità per i temi ambientali. La tendenza a favore di mezzi di trasporto sostenibili ha toccato anche le attività turistiche: un fatto che vale per entrambi i paesi. A Zurigo il 50% delle famiglie non possiede più un'automobile e usa i mezzi pubblici, nel caso specifico molto efficienti. La sostenibilità si lega naturalmente alla qualità dell'offerta turistica e alla tutela del territorio, temi condivisi tra i partecipanti svizzeri e italiani. Preoccupazione è stata espressa per l'elevata concentrazione di turisti in alta stagione: ciò, oltre a comportare una congestione delle capacità di trasporto e ricettive, causa degrado ambientale. In quest'ottica è stato posto l'accento sull'importanza della "destagionalizzazione", un tema trasversale ricorrente nella discussione.

L'IMPORTANZA DELLA VICINANZA

In un'ottica di sostenibilità si è parlato anche di un c.d. "rinascimento della vicinanza". Il turismo svizzero è assorbito per quasi due terzi dalle quattro regioni italiane confinanti con la Svizzera, mentre l'80% dei turisti italiani visita le regioni confinanti con le regioni di provenienza. Soprattutto tra i giovani si registra un ritorno ad attività turistico-sportive sempre più vicine alla natura, come l'arrampicata, il biking, le camminate, che non comportino grandi spostamenti. Pur essendo il gruppo concorde sull'importanza della vicinanza, è stato notato che la globalizzazione, la digitalizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture hanno al contempo determinato una perdita del senso della distanza e della lontananza.

L'IMPORTANZA DEL TURISMO ESPERIENZIALE

Un'altra osservazione riguardo la sostenibilità e la vicinanza è che il turista di oggi, sia italiano che svizzero, è alla ricerca della diversità e di esperienze legate alle tradizioni locali. Il valore del paesaggio influenza il turista nella scelta della destinazione. Il contatto con piccoli produttori locali può essere un grande valore aggiunto per attirare il turista alla ricerca di quell'esperienza diversa, vera e unica.

In tema di relazioni turistiche fra Italia e Svizzera, la città di Lugano fa da ponte tra nord e sud. Lugano si trova in un contesto urbano circondato dal verde delle montagne. In questo ambito alcuni membri hanno sottolineato le difficoltà di Lugano, ma anche di tutto il cantone italofono, a scrollarsi di dosso l'immagine di un Ticino "Sonnenstube" della Svizzera, quando ha invece molto da offrire lungo tutto l'arco dell'anno.

Proposte per orientamenti di policy o misure operative:

- *Un paesaggio curato è fondamentale per l'attrazione del turista e questo richiede investimenti economici in ambiti non collegati direttamente solo al turismo (mobilità sostenibile, collegamenti ferroviari regionali efficaci e puntuali tra Italia e Svizzera).*
- *Per identificare destinazioni attraenti che soddisfino le aspettative del turista odierno è importante valorizzare le regioni, promuovere le tradizioni e i prodotti locali. Questo include anche un maggior supporto a mete turistiche meno conosciute. Per gli operatori turistici è importante conoscere chi è sul territorio e avere punti di riferimento. Una volta bastava l'immagine di una destinazione, mentre oggi una destinazione non di moda deve avere un'ottima reputazione per essere scelta.*
- *Un cambiamento della gestione dei beni culturali con una loro valorizzazione in chiave turistica è auspicabile, ad esempio il miglioramento dell'accesso ai siti Unesco di entrambi i paesi e una maggior promozione dei centri culturali. Lugano Arte e Cultura, inaugurato nel 2015, ne è un esempio.*

Mobilità

Il gruppo di lavoro identifica l'offerta di una mobilità *flessibile, affidabile e sostenibile* come elemento chiave per il settore. Esempio svizzero in tal senso è il Ticino Ticket introdotto da Ticino Turismo con le Ferrovie Federali Svizzere (FFS): il biglietto permette la libera circolazione su tutti i mezzi di trasporto pubblici del Cantone, incluso il collegamento Ticino-Lombardia (TILO), e garantisce a chi pernotta in albergo, ostello della gioventù o campeggio l'accesso alle principali attività turistiche. Dopo l'inaugurazione della galleria di base del Gottardo nel 2016, tanti viaggiatori hanno approfittato del Ticino Ticket per esplorare il Cantone con i mezzi pubblici. Malgrado la crescente sensibilità per l'ambiente, alcuni partecipanti vedrebbero comunque di buon occhio un collegamento aereo tra le città svizzere e le principali città artistiche italiane.

Proposte per orientamenti di policy o misure operative:

- *Orientarsi sull'esempio di successo del Ticino-Ticket anche per altre aree geografiche.*
- *Investire nelle infrastrutture ferroviarie per assicurare la flessibilità e la puntualità (v. proposte sopra).*
- *Riflettere se ristabilire/aumentare l'offerta di collegamenti aerei fra i due paesi, questione sottolineata in particolare da esponenti liguri (aeroporto di Genova).*

Cooperazione transfrontaliera

Un'altra questione oggetto di dibattito riguarda la gestione della collaborazione nelle aree di confine tramite progetti comuni. L'Italia e la Svizzera condividono 740 km di frontiera comune. Per l'Italia è la frontiera più estesa con i suoi vicini del nord. Piuttosto che un limite territoriale, questa frontiera costituisce un legame, un'importante linea di passaggio per turisti, merci e lavoratori. Se nei momenti di punta agli spostamenti per lavoro si aggiungono quelli legati al turismo, si arriva velocemente a un'elevata congestione. Questo è un grosso problema evidenziato da tutti i partecipanti.

Con l'introduzione del nuovo treno "Giruno" delle FFS che copre la tratta Zurigo - Lugano - Milano - Genova, il gruppo considera opportuno esaminare una fermata a Tortona, porta d'ingresso al Piemonte. La regione è molto apprezzata dai turisti svizzeri e tedeschi, come dimostrano le statistiche di Piemonte Turismo. Da Tortona ci sarebbero buoni collegamenti ferroviari e autobus, regionali e locali. Il nuovo collegamento sarebbe diretto, comodo e veloce, non dovendo cambiare a Milano Centrale.

Per quanto riguarda l'area transfrontaliera dei laghi, fino al 2016 il lago di Lugano e il Lago Maggiore sono stati gestiti da entità separate. Tramite la Dichiarazione d'intesa sul tema della navigazione firmata nel 2016 dall'ex Consigliere federale e ministro dell'Ambiente, dei Trasporti, delle Comunicazioni e dell'Energia Doris Leuthard e l'ex ministro dei Trasporti italiano Graziano Delrio, si è potuta stabilire una cooperazione transfrontaliera concreta e funzionale a vantaggio di cittadini e turisti. Un bell'esempio di collaborazione e di successo.

PROGETTI INTERREG

Questo programma è stato in parte criticato. Da una parte le esigenze burocratiche sono aumentate a dismisura; dall'altra sembra che il sistema informatico utilizzato per la gestione di Interreg sia inadeguato ed inaffidabile.

SERVIZIO VIAGGIATORI SULLA TRATTA CHIASSO - MILANO

Il servizio viaggiatori sulla linea Chiasso - Milano Centrale è di soli 51 km. Il servizio internazionale con treni Eurocity Trenitalia/FFS, come anche con i treni RegioExpress (RE) di TILO e Trenord, è stato menzionato come esempio negativo a causa dei ritardi cronici. Infatti, le coincidenze a Milano Centrale spesso non possono essere rispettate, annullando spesso così il guadagno di tempo ottenuto grazie all'apertura della galleria di base del Gottardo e all'ottima rete alta velocità italiana.

POTENZIAMENTO DELLE FERROVIE

Diversi partecipanti hanno sollevato il problema dell'inadeguatezza dei due soli binari sulla tratta Como - Monza. Per servire un traffico misto di treni merci, regionali lenti e treni EC questa tratta dovrebbe essere potenziata come lo è stata l'autostrada, oggi in parte a sei corsie. Se questo problema venisse risolto, la mobilità ecologica potrebbe trarne vantaggio.

Proposte per orientamenti di policy o misure operative:

- *Sviluppare la collaborazione transfrontaliera e progetti comuni nelle regioni di frontiera tramite piattaforme condivise e protocolli di collaborazione tra le autorità.*
- *Migliorare gli strumenti esistenti (come Interreg).*

Digitalizzazione e big data

La digitalizzazione, la globalizzazione, l'apertura dei mercati asiatici comporta per l'Europa un turismo concentrato in poche città. Ciò comporta per le città la necessità di riorganizzarsi. La digitalizzazione e il potenziale utilizzo dei dati sono visti in parte come opportunità di sviluppo del turismo, pur costituendo al contempo una sfida per i settori più tradizionali. Un esempio interessante è lo SwissPass: un abbonamento per l'uso dei mezzi pubblici svizzeri che permette di accedere ai servizi offerti da numerosi partner approfittando di numerose offerte speciali. Gli abbonamenti sono prorogati per diversi anni sullo stesso SwissPass: in questo modo viene ridotto il numero di carte prodotte, nell'ottica della sostenibilità (5 su 8 milioni di abitanti svizzeri già lo usano). Tramite l'abbonamento vengono registrati e salvati anche i dati relativi agli spostamenti di pendolari e viaggiatori. Tali informazioni possono essere utili per l'analisi e il miglioramento dell'offerta del mercato, ma vanno monitorate le possibili ricadute negative in termini di privacy dei cittadini.

Proposte operative:

- *Identificare nuove piattaforme e connetterle ad altre già esistenti anche fuori dall'Italia e dalla Svizzera, nonché in settori diversi dal turismo.*
- *Destagionalizzare l'offerta indirizzando il marketing verso una distribuzione su tutte le stagioni dell'anno (Lugano e Genova ne sono un buon esempio).*
- *Incrementare le conoscenze digitali nel curriculum di formazione turistica.*

Promozione e comunicazione

È stato messo in evidenza il ruolo del linguaggio pubblicitario nella odierna sfida promozionale. Al riguardo, il c.d. *storytelling* rappresenta oggi un mezzo di vendita importante. Tramite agenzie professionali possono essere trasmessi messaggi narrativi di alta qualità. La Germania sta facendo un ottimo lavoro in tal senso per promuovere il turismo nelle città tedesche. Un importante ruolo lo ha pure la stampa, anche quella tradizionale. Il turismo è un'attività economica importante, per questo la continua analisi di dati e le relative statistiche sono fondamentali. Queste ultime supportano nella ricerca di strade innovative per lo sviluppo del settore.

Proposte per orientamenti di policy o misure operative:

- *Comunicazione tramite piattaforme interconnesse nell'ambito del settore turistico ma anche di altri settori, per fornire tutte le informazioni richieste. Centrale è l'offerta della traduzione in varie lingue.*
- *Prendere spunto da esempi di pubblicità turistica di successo (soprattutto in Germania) per tenere alta la qualità ed escogitare strategie di concorrenza.*
- *Mantenere un alto grado di flessibilità, adattando continuamente il marketing alle esigenze e alle tendenze del momento.*

La natura del Forum è di essere in primis non governativo. Questo ed altri documenti ad esso relativi non rispecchiano necessariamente posizioni governative.

CLUSTER III - SCIENZA E TECNOLOGIA

Rapporteur Italia: Roberto Cingolani, Direttore Scientifico, Istituto Italiano Tecnologia

Rapporteur Svizzera: Antonietta Mira, Professor of Statistics, Founder and Director of the Data Science Lab, Institute of Computational Science, Università della Svizzera italiana, USI, Lugano

Durante i lavori è emerso chiaro l'impegno a produrre un progetto concreto e di grande valore, sulla base della già vasta e fruttuosa collaborazione nel campo tecnico e scientifico e dell'insegnamento fra Italia e Svizzera.

L'Italia è il quarto partner della Svizzera nella ricerca, dopo Germania, Regno Unito e Francia. Inoltre, solo nell'ambito di Horizon2020 sono stati finanziati più di 740 progetti, per un totale di 7,2 miliardi di euro. Il Fondo nazionale svizzero elenca, a partire dal 2011, più di 1.100 progetti con partecipazione italiana. Infine, Italia e Svizzera collaborano (quasi sempre come soci fondatori) in quasi tutti i grandi programmi europei di ricerca, come il Cern. Il rapporto speciale che lega i due paesi, anche per la loro vicinanza culturale, costituisce quindi un elemento importante. L'esistenza stessa di questo Forum lo attesta.

È dunque giunto il momento per un salto di qualità nella collaborazione scientifica fra Italia e Svizzera. I partecipanti al gruppo di lavoro propongono la creazione di una nuova entità, il **Campus virtuale italo-elvetico**, che funga da cornice per nuove e ambiziose iniziative nei campi della ricerca, della formazione e del trasferimento tecnologico.

Un progetto di massima sarà elaborato entro il mese di settembre, sotto la responsabilità della Società accademici italiani in Svizzera (Sais) e con la partecipazione, tra gli altri, di: Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Occidentale (HES-SO); Università della Svizzera Italiana (USI); Humanitas; Istituto Italiano di Tecnologia (IIT); Centro ospedaliero universitario del Canton di Vaud (CHUV).

In particolare, sono stati individuati tre ambiti in cui perseguire una collaborazione concreta:

- In materia di **ricerca**, sono stati evidenziati alcuni potenziali progetti pilota: Teleoperated Robotic Surgery, cartelle cliniche elettroniche con standard condivisi di alto livello, tecnologie per la condivisione, analisi e uso di dati e prodotti;
- Nel campo dell'**insegnamento**, è stata segnalata l'opportunità di creare master pluri-università sul modello di esperienze di successo, e di istituire supervisioni dottorali e post-dottorali a distanza per accentuare l'interdisciplinarietà;
- Nei rapporti con l'**industria**, si auspica una stretta collaborazione tra i maggiori attori nel campo farmaceutico per ottimizzare le attività di ricerca e formazione.

Questa nuova iniziativa risponde all'esigenza di aumentare le collaborazioni fra Italia e Svizzera con evidenti vantaggi reciproci. In particolare:

- per l'Italia, l'importazione di modelli di formazione molto efficaci per il futuro professionale dei giovani;
- per la Svizzera, la garanzia di una continua presenza nel tessuto europeo della scienza e della tecnologia. Sul punto, i partecipanti sottolineano che la piena partecipazione della Svizzera ai programmi europei per la ricerca e l'insegnamento è un bene irrinunciabile per tutta l'Europa, in particolare per l'Italia. Pertanto dev'essere difeso e sottratto ai negoziati tra Svizzera e Unione Europea, data la sua importanza, specie per le giovani generazioni.

CLUSTER IV - EUROPA

Rapporteur Italia: Luca Ubaldeschi, Direttore, Secolo XIX

Rapporteur Svizzera: Peter Grünenfelder, Direttore, Avenir Suisse

I lavori del cluster Europa sono stati incentrati su due temi: cause e possibili soluzioni dell'attuale crisi identitaria dell'Unione Europea (Ue); possibili scenari sul futuro delle relazioni tra Svizzera e Ue.

Crisi dell'Unione Europea: cause e possibili soluzioni

La discussione sulla crisi dell'Ue ha preso avvio da alcuni dati sulla recessione economica e sulla crescente sfiducia degli europei, in particolare degli italiani, verso l'Ue. Questa crisi è iniziata già da alcuni anni e le sue origini possono essere verosimilmente individuate nella grave recessione scoppiata nel 2008 negli Stati Uniti, propagatasi poi all'Europa e mutatasi poi in crisi politica.

A accentuare la crisi concorrono le diversità culturali tra Stati membri, il rapido allargamento dell'Unione europea e una scarsa informazione dei cittadini europei, in particolare italiani, circa le funzioni e i meriti dell'Unione Europea nella loro vita quotidiana. Questo ha generato la sfiducia dei cittadini verso le istituzioni europee, con conseguente rafforzamento dei movimenti nazionalisti in gran parte degli Stati membri.

Alcune statistiche elaborate in vista delle elezioni europee del 26 maggio 2019 confermano quanto sopra: tra gli italiani, sono più quelli che percepiscono l'Europa come un problema di quanti la vedono come un'opportunità; sono numerosi anche quanti non disdegnerebbero un ritorno alla lira o un referendum sull'uscita dall'Ue. Vi è una tendenza – non solo in Italia – a rendere l'Ue responsabile di dinamiche interne (sia negative che positive), per le quali essa in fondo conta poco e la cui origine va cercata in fenomeni globali, quali il progresso tecnologico e la globalizzazione.

Date queste premesse, si è cercato di indicare possibili soluzioni, punti fermi da cui far ripartire il progetto comunitario, anche nell'eventuale senso di una (con)federazione europea.

L'attenzione si è concentrata sulla necessità di un'attività di educazione alla cittadinanza europea, di un maggior coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali dell'Unione e di una migliore conoscenza di "ciò che l'Unione Europea fa per noi". Al riguardo, sono stati richiamati il ruolo chiave svolto dalla Banca centrale europea nella crisi finanziaria, nonché l'attività sanzionatoria della Commissione verso grandi colossi come Google e Microsoft, contro cui i singoli Stati membri possono difficilmente agire con la stessa efficacia.

Si è parlato poi dell'importanza della rappresentatività nel modello europeo e del ruolo chiave che potrebbe giocare il Parlamento nel ridare fiducia agli europei nell'Unione. In merito, la democrazia svizzera è stata portata a modello di partecipazione cittadina alla vita politica. Tuttavia, si è osservato che il referendum – strumento consultivo ampiamente utilizzato nella Confederazione elvetica – sembra essere diventato oggi un'arma a doppio taglio per l'Ue, visto il caos suscitato dal Brexit. È stato però fatto notare che a differenza del referendum sul Brexit, proposto direttamente dal governo inglese, la democrazia diretta Svizzera è organizzata dal "basso verso l'alto" ed è inoltre accompagnata da molteplici "pesi e contrappesi".

Nel merito del Brexit, i partecipanti hanno espresso diverse vedute sui possibili scenari connessi all'uscita del Regno Unito dall'Ue: a fronte di chi teme che ciò rafforzi i nazionalismi, altri ritengono che questa possa costituire una "lezione di democrazia europea", nella quale l'Unione dimostri di saper concedere agli Stati piena libertà di azione (soprattutto per il caso di un paese che si è sempre comportato in modo ambiguo, restando fuori da Schengen, dall'unione monetaria, dalla Carta dei diritti fondamentali e da alcuni ambiti di cooperazione giudiziaria e di polizia).

È stata discussa anche l'alternativa di un'Europa a più velocità, ma alcuni hanno visto in tale sviluppo un ulteriore indebolimento dell'immagine europea agli occhi di attori esterni, nonché un fattore di maggiore instabilità istituzionale. Dall'altra parte, si è rilevato che per certi aspetti le diverse velocità già esistono in Europa. La stessa Svizzera, basandosi su circa 20 accordi bilaterali principali con l'UE, è parte integrante in diversi settori centrali: mercato interno, ricerca, trasporti, libera circolazione delle persone o sicurezza.

Un'altra possibilità sarebbe la radicale revisione del modello monnetiano, visto lo scarso successo di un'integrazione "per piccoli passi". Si è suggerito ancora una volta di guardare al modello svizzero, ma anche a quello statunitense quali esempi di un'eventuale confederazione/federazione europea. È poi stato proposto di sviluppare/rafforzare comuni politiche energetiche, senza dubbio di interesse comune per la maggior parte degli Stati membri.

Altri temi, come la Politica estera e di difesa comune, appaiono invece difficilmente realizzabili, malgrado il recente avvicinamento di alcuni Stati membri in materia come reazione al ventilato indebolimento della Nato da parte del presidente statunitense Donald Trump.

Infine si è discussa l'ipotesi di abolire la regola dell'unanimità nel voto su questioni importanti come la politica estera, la sicurezza e le politiche sociali, per far sì che l'Ue a 27/28 membri continui a funzionare. Sul punto, altri notano tuttavia che il sistema decisionale dell'Ue non funziona sempre correttamente nemmeno dove già vige la maggioranza qualificata, come nel caso delle migrazioni.

Relazioni Svizzera-Ue: scenari futuri

Come premessa, si è osservato che la Svizzera percepisce acutamente la situazione di incertezza e stallo della politica europea. Di conseguenza, cerca di prevedere i possibili scenari futuri delle proprie relazioni con l'Unione.

Sono stati discussi i sei scenari per il futuro delle relazioni Svizzera - Unione Europea proposti da Avenir Suisse nel suo White Paper per questo gruppo di lavoro. I partecipanti sono stati concordi nel prediligere il quarto scenario ("partenariato sostenibile"): in sostanza l'assetto attuale, incentrato su accordi bilaterali tematici e su un partenariato economico stretto, che permetta alla Svizzera di conservare la propria indipendenza politica mantenendo al contempo vivi i forti rapporti commerciali con l'Ue.

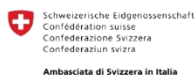
Sulla scorta di questa preferenza, si è passati ad analizzare l'accordo istituzionale tra Svizzera e Unione Europea che dovrebbe porre le basi di tale "partenariato sostenibile". L'accordo è stato negoziato dal 2014, su richiesta dell'Ue, e il 7 dicembre 2018 il Consiglio federale ha deciso di avviare un'ampia consultazione sul testo concordato. L'UE ne ha imposto l'adozione come condicio sine qua non per la stipula di nuovi trattati bilaterali con la controparte elvetica e per l'adeguamento di quelli esistenti. Al riguardo, si è fatto notare che una pressione a oltranza dell'Ue sulla Svizzera potrebbe risultare controproducente, poiché rischia di rendere ancora più difficile il lavoro di chi cerca di difendere la via bilaterale. Si auspica inoltre che l'Italia svolga un ruolo più attivo e favorevole alla Svizzera nel negoziato in corso, tenuto conto della vicinanza geografica e della comunanza di interessi.

Quattro le raccomandazioni formulate dai partecipanti:

1. *Che la Svizzera rimanga un elemento importante per l'Europa. Pur non essendo membro dell'Ue, la Svizzera partecipa alla costruzione europea;*
2. *Tanto in Italia, come in Svizzera, è necessario puntare a una maggiore e migliore informazione sulla politica europea. In Svizzera bisognerebbe continuare la spiegazione cosa sia l'accordo istituzionale e quali vantaggi apporta l'Ue al paese (accesso al mercato interno, mercato energetico, etc.). In Europa andrebbero sottolineati i vantaggi che l'Unione può trarre da ulteriori accordi con la Svizzera (trasporti, energia, ricerca). Vanno rafforzate le attività in questo senso, come Europe Direct e le attività delle ambasciate, anche al livello di Parlamento europeo;*
3. *Sviluppare e sostenere l'integrazione "dal basso", ad esempio incrementando i fondi da destinare a progetti di collaborazione tra Regioni di paesi confinanti, come quelli della Regione Insubrica;*
4. *Mantenere la qualità del dialogo tra i due paesi e continuare a sviluppare politiche comuni a livello europeo.*

Con il patrocinio di:
Dipartimento federale degli affari esteri della Confederazione Svizzera.
Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale della Repubblica Italiana

Un evento promosso da:



avenir suisse
think tank for economic and social issues



Co promotore V edizione:



Con il sostegno di:



Main Sponsor:



Sponsor:



Si ringrazia:



Media Partner:

