

Supplemento al Mensile
Strategie Amministrative
anno VIII numero 1 > Marzo 2009
www.strategieamministrative.it

N°1

strategie
amministrative

Speciale

Infrastrutture in Lombardia

Conoscere per crescere

POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - 70% - DDB MILANO - IN CASO DI MANCANZA RICEPITO SI RESTITUISCA AL CMP. ROSSARIO PER LA RICONSEGNA AL MITTENTE CHE SI IMPEGNA A PAGARE LA RELATIVA TASSA.

Regione Lombardia

Un patto per il Trasporto Pubblico Locale

Fotografia del territorio

Cnel

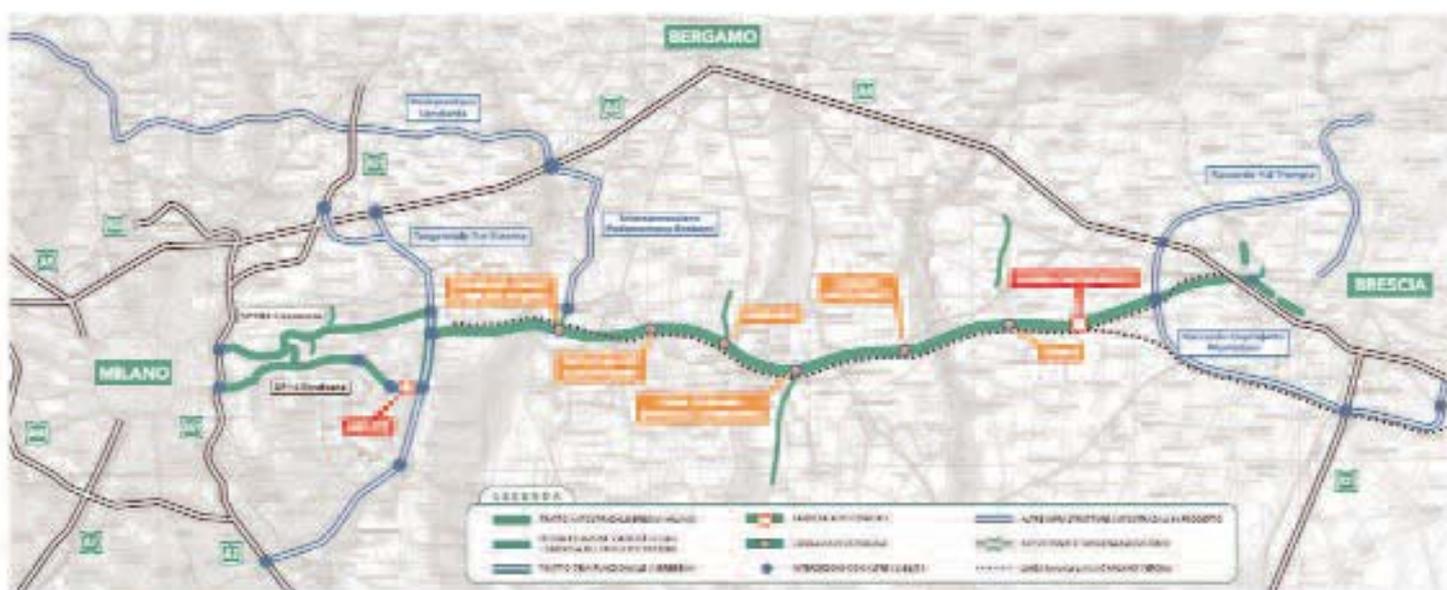
L'atlante delle infrastrutture

Enti locali

Dalle autostrade alla tramvia



BREBEMI L'AUTOSTRADA DIVENTA REALTÀ



ABBIAMO REALIZZATO UN PROGETTO
CHE SODDISFA IL VOSTRO BISOGNO
DI SPOSTARVI FACILMENTE
DI VIAGGIARE PIÙ SICURI
DI DARE CERTEZZA AL TEMPO



SOCIETÀ DI PROGETTO
BREBEMI SPA

SEDE: VIA SOMALIA 2/4 - 25126 BRESCIA - TEL. 030 2926311
FAX 030 2897630 - E-MAIL: INFO@BREBEMI.IT
WWW.BREBEMI.IT

Un numero speciale dedicato alle infrastrutture della Lombardia

Trovatela voi, una regione così

di Ferruccio Pallavera

Strategie Amministrative raddoppia, con un'edizione speciale destinata a essere riproposta anche in un immediato futuro. È un numero tematico, questo, interamente dedicato alle infrastrutture e con lo scopo di far capire come da sempre, nella nostra regione, gli enti locali hanno saputo interagire e affrontare il futuro.

La Lombardia guarda avanti

Sono già stati realizzati i primi 17 chilometri della tratta autostradale Ospitaletto-Montichiari, che raccoglierà tutto il traffico a sud di Brescia. Nel 2013 partiranno i lavori per i primi 40 chilometri dell'autostrada Cremona-Mantova. La tangenziale di Brescia diventerà il punto di arrivo della BreBeMi, quello di partenza sarà la Tem, la futura tangenziale di Milano. Tutto il traffico dei veicoli si prevede in costante aumento, nel 2013 lungo l'asse Milano-Venezia ne transiteranno 180mila al giorno. La BreBeMi, ossia la realizzazione del nuovo collegamento autostradale fra Brescia, Bergamo e Milano, un'opera da un miliardo e mezzo di euro, catalizzerà soprattutto i mezzi pesanti, togliendo dai centri abitati i bisonti della strada: lungo l'itinerario nord i tir si ridurranno del 56% a Vaprio d'Adda, del 30% a Palazzolo sull'Oglio, del 60% a Treviglio, del 50% a Cassano d'Adda, del 50% a Rivolta d'Adda. Negli ultimi dieci anni Anas, Regione, Provincia e Comuni per l'area di Brescia hanno investito un miliardo e 700 milioni di euro in nuove strade. Oggi si parla della variante del lago d'Iseo, dell'ammodernamento della statale della Valle Camonica, dell'autostrada della Valtrompia.

Con il nuovo peduncolo ferroviario la stazione di Varese si trasformerà in un nodo internazionale. Attraverso quest'opera le linee che scendono dal Gottardo e dal nord Europa potranno entrare in Varese, e questo consentirà di potenziare anche i collegamenti con Malpensa.

Le Ferrovie Nord, con uno stanziamento di 900 milioni di euro, stanno realizzando le nuove stazioni di Affori, Bovisio Masciago, Cesano Maderno. Si pensa a interrare la tratta di Castellanza, all'interconnessione con la rete delle ferrovie dello Stato.

E dietro l'angolo c'è l'Expo 2015. Che significherà anche nuovi svincoli e collegamenti con l'autostrada dei Laghi, nuovi passanti interrati tra le stazioni della metropolitana di Cadorna, Missori e Santa Sofia.

E non è tutto...

Noi ci fermiamo qui, per invitarvi non solo a sfogliare quest'edizione speciale, ma a leggerla dall'inizio alla fine, per capire attraverso quali scenari sta cambiando la Lombardia. E nuove infrastrutture - non dimentichiamolo, soprattutto in questi frangenti - significano nuovi investimenti che fanno girare l'economia. Sono tutte rose e fiori? Qualche pericolo c'è, e deve essere evidenziato.

L'augurio è che i lati di queste grandi opere viabilistiche non si coprano subito di capannoni a perdita d'occhio. L'ambiente venga salvaguardato, le bellezze storiche e naturalistiche che caratterizzano da sempre la Lombardia non devono essere coperte (è già avvenuto!) dalle colate di cemento armato. Le infrastrutture servono per renderci competitivi e per guardare al futuro. Le nuove autostrade sono importanti per velocizzare il traffico. Per liberare i centri abitati dai mezzi pesanti, per innalzare la qualità della vita.

Ma non basta. Nel numero di marzo 2009 di Strategie Amministrative dedichiamo una serie di pagine a ciò che significa, oggi, il turismo in Lombardia. Vi raccontiamo delle potenzialità enormi che la nostra regione possiede in questo settore.

Facciamo come a Lecco: è giusto potenziare e riqualificare tutta la rete viabilistica, ma di pari passo servono azioni mirate alla valorizzazione del patrimonio culturale del territorio, attraverso la difesa e la valorizzazione delle identità culturali e ambientali. Solo così si costruisce impresa, ma tenendo ben salde le nostre radici. ■

N°1

strategie
amministrative

Speciale

Supplemento a **Strategie Amministrative**, mensile di notizie e commenti per amministratori e funzionari degli enti locali

Anno VII numero 1 > marzo 2009

A cura di

Lo-C.A.L.
associazione promossa da Anci Lombardia
e Legautonomie Lombardia
in collaborazione con Upel

Direttore responsabile

Ferruccio Pallavera

Vicedirettori

Angela Fioroni, Giulio Gallera

Redazione

Sergio Madonini, Lauro Sangaletti

Hanno collaborato a questo numero

Paolo Covassi, Simone Dattoli, Massimo La Tona (grafico), Sergio Madonini,
Francesca Minniti (grafica), Ferruccio Pallavera, Paola Pucci, Lauro Sangaletti

Per contattare la redazione

e-mail redazione@strategieamministrative.it

tel. 02.26707271 fax 02.25362042

posta via Meucci, 1 - 20093 Cologno Monzese - MI

Edizione on-line

www.strategieamministrative.it

Direttore responsabile

Ferruccio Pallavera

Redazione

Sergio Madonini - Lauro Sangaletti
Massimo Simonetta

Marketing

Simone Dattoli

Pubblicità

Concessionaria esclusiva
Ancitel Lombardia Srl
via Meucci, 1 - 20093 Cologno Monzese (Mi)
tel. 02 26707271
e-mail pubblicita@ancitel.lombardia.it

Abbonamenti annuali

Singoli: euro 40,00
Cumulativi (minimo 10 copie): euro 20,00

La rivista si vende solo per abbonamento**Modalità di sottoscrizione**

presso le librerie specializzate, le concessionarie autorizzate o direttamente presso l'editore telefonando al n. 02 26707271

Editore

Ancitel Lombardia Srl
P.zza Duomo, 21 - 20121 Milano

Progetto grafico

Francesca Minniti

Impaginazione

Globe Comunicazione s.r.l.

Stampa

Centro Stampa Quotidiani spa
via dell'Industria 52 - 25030 Erbusco (Bs)

Distribuzione

La rivista viene inviata in 30.000 copie agli amministratori, ai segretari e ai dirigenti degli Enti Locali aderenti a Anci, Legautonomie e Upel della Lombardia

Registrazione

Tribunale civile di Milano
n. 114 del 18/02/2002

Chiuso in redazione il 10 marzo 2009

s o m m a r i o

> editoriale**Trovatela voi, una regione così**

di Ferruccio Pallavera

3

> Infrastrutture in Lombardia**Conoscere il territorio con un clic**

di Sergio Madonini

6

**Investire nelle grandi opere:
quale ruolo per gli Enti Locali**

a cura di Sergio Madonini

8

Un patto per la mobilità del futuro

di Sergio Madonini

12

Traffico agevole al centro della pianura

di Sergio Madonini

16

Da Milano a Brescia in metà tempo

di Paolo Covassi

18

Da qui all'Expo sui treni delle Nord

a cura di Simone Dattoli

21

**Dagli acquedotti alle fibre ottiche,
una foto dalla Regione**

22

Da Lecco a Londra in autobus

di Paolo Covassi

26

In vetrina lo sviluppo del territorio

29

Uno sguardo che va oltre il 2015

di Paola Pucci

30

**In provincia spesi
2 miliardi di euro in strade**

di Lauro Sangaletti

34

**Su quattro direttrici "Il gran Borgo
che s'incammina a diventar città"**

36

Un tram chiamato... novità

di Lauro Sangaletti

39

Collegare Varese al Gottardo, in treno

di Sergio Madonini

41



ANCE Lombardia

Associazione Regionale dei Costruttori Edili Lombardi

*dal 1971 a supporto
del sistema associativo dei
costruttori edili lombardi*



10 associazioni locali

12.000 imprese

300.000 lavoratori

Bergamo

ANCE Bergamo -
Associazione Costruttori Edili

Brescia

Collegio dei Costruttori Edili
di Brescia e Province

Como

ANCE Como - Associazione
Nazionale Costruttori Edili Como

Cremona

Associazione Costruttori
ANCE Cremona

Lecco

ANCE Lecco
Associazione Costruttori Edili
della Provincia di Lecco

Mantova

Collegio Costruttori Edili
ANCE Mantova

Milano - Monza - Lodi

Associazioni ANCI
Associazioni Imprese Edili e
Complementari delle Province di Milano,
Lodi, Monza e Brianza

Pavia

ANCE Pavia - Collegio dei Costruttori
Edili ed Affini della Provincia di Pavia

Sondrio

ANCE Sondrio - Confindustria Sondrio

Varese

ANCE Varese
Associazione Costruttori Edili
della Provincia di Varese

Qualità

Formazione

Sicurezza

Sviluppo sostenibile

Tecnologia

Innovazione



ANCE Lombardia

Associazione Regionale dei Costruttori Edili Lombardi

Via Carducci, 18 - 20123 Milano
tel. 02 8377475
fax 02 89010822
www.ance.lombardia.it

L'Atlante delle infrastrutture, strumento multimediale del Cnel



Conoscere il territorio con un clic

di Sergio Madonini

Attorno al tema delle infrastrutture il dibattito è piuttosto acceso. La realizzazione di opere legate ai trasporti è vista come un'iniziativa che consente di affrontare la crisi. Conditio sine qua non è che le opere o siano già avviate o siano "immediatamente cantierabili". Nella nostra regione c'è poi una data che fissa un limite temporale ben preciso, il 2015, anno dell'Expo.

Dunque, si può presumere che entro quella data il territorio regionale e quello di molti Comuni assumeranno un diverso aspetto grazie o a causa delle opere sull'accessibilità a Expo, che si inseriscono in un quadro più ampio

di interventi sulle infrastrutture viarie della Regione.

Lasciamo agli esperti la discussione sulle modalità e le tipologie di interventi per porci una domanda: il 2015 è una data di arrivo, di passaggio meglio, ma qual è lo stato attuale delle infrastrutture viarie? Ovvero da quale situazione partiamo? Per esempi, quanti sono i mezzi, pubblici e privati, che occupano quotidianamente le nostre città, i nostri paesi? Quanti chilometri di strade si intrecciano sul territorio comunale? Siamo certi che gli amministratori locali abbiano un quadro certo di questa situazione, ma se co-

si non fosse o se volessero confrontarsi con realtà limitrofe potrebbero utilizzare uno strumento davvero interessante, l'Atlante delle Infrastrutture del Cnel.

Il Cnel, con la consulenza scientifica dell'Istituto G. Tagliacarne, ha promosso la realizzazione dell'Atlante delle Infrastrutture con l'obiettivo di offrire agli utenti del portale una mappa completa, approfondita ed aggiornata delle diverse infrastrutture presenti nel nostro Paese nella loro dimensione territoriale.

"Il fenomeno infrastrutturale necessita forse più di altri" dicono al Cnel "di poter ve-

Mezzi e strade nei capoluoghi lombardi

COMUNE	BERGAMO	BRESCIA	COMO	CREMONA	LECCO	LODI	MANTOVA	MILANO	MONZA	PAVIA	SONDRIO	VARESE
Autobus (unità)	781	740	369	114	158	290	274	2876	135	296	109	318
Autovetture (unità)	72084	119642	50453	42205	27188	25131	28566	739537	73950	41990	12329	53669
Motocicli (unità)	14134	14277	8695	6483	4833	3074	5056	123511	12440	6632	2062	7512
Km strade statali nel Comune	33,57	50,83	21,5	30,95	12,93	26,57	29,49	68,63	5,45	27,18	6,84	26,28
Km Strade extraurbane nel Comune	3,11	1,17	1,43	0,47	0,54	0,17	2,41		0,78	1,45		1,5
Km strade urbane nel Comune	69,79	102,79	69,1	11,77	37,83	31,45	48,12	265,99	42,81	63,22		68,1

rificare visivamente la sua distribuzione sul territorio, aggiungendo un'ulteriore importante chiave di lettura per la sua analisi: la prossimità geografica. Con l'Atlante è possibile localizzare visivamente, per esempio, le reti stradale e autostradale, quella ferroviaria, porti, interporti ed aeroporti, indicatori di tipo ambientale, strutture culturali e ricreative, quelle per la istruzione, quelle sanitarie e quelle ricettive.

Ogni infrastruttura di tipo puntuale è inoltre corredata da una serie di indicatori statistici provenienti da molteplici fonti ufficiali. Il sistema consente agli utilizzatori, avvalendosi delle tecniche di navigazione GIS, di:

- localizzare le infrastrutture presenti sul territorio italiano;
- conoscerne caratteristiche qualitative e quantitative;
- verificare la compresenza

di infrastrutture diverse (e confrontarle);

- valutarne l'entità rispetto alla superficie, alla popolazione o alle aziende presenti e realizzare mappe tematiche;
- selezionare infrastrutture/unità territoriali per analisi di "bacini".

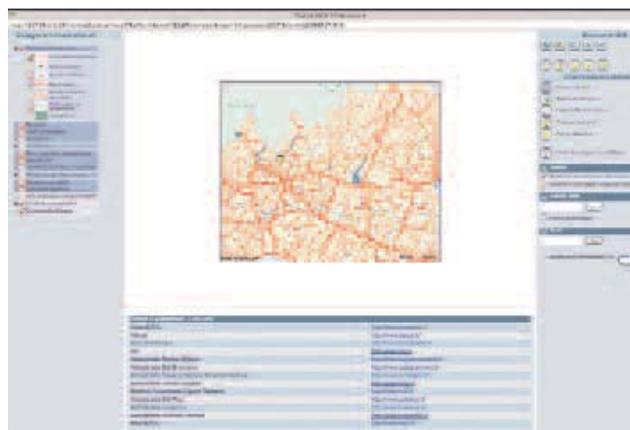
Lo strumento è corredato da una guida alla consultazione e da una serie di percorsi guidati ai quali si rimanda per approfondire le modalità di utilizzazione dell'Atlante".

Vogliamo fare un esempio che meglio delle parole dia un'idea delle possibilità dell'Atlante? Abbiamo estrapolato dall'Atlante i dati comunali relativi ai mezzi presenti sul territorio dei Comuni capoluogo e i chilometri di strade di vario tipo presenti nel Comune. Per brevità non riportiamo tutti i dati. L'Atlante non fa riferimento alle sole infrastrutture legate alla viabilità (per cui è

possibile estrapolare dati sulle ferrovie e gli aeroporti) ma anche alle infrastrutture che fanno riferimento ai servizi di pubblica utilità (acquedotti, rete elettrica e così via).

Un servizio utile, per approfondire, conoscere e perché no confrontarsi con altre realtà locali. Già, dimenticavamo, l'Atlante riguarda tutta l'Italia. ■

Qui sotto un esempio di schermata dell'Atlante delle infrastrutture a cui si può accedere dal sito del Cnel: www.cnel.it



Infrastrutture per essere competitivi dopo la crisi

Investire nelle grandi opere: quale ruolo per gli Enti Locali

a cura di **Sergio Madonini**

Lo scorso anno il Cnel, Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro, ha compiuto 50 anni di attività.

Previsto dalla Costituzione (art. 99: "Organo di consulenza delle Camere e del Governo per le materie e secondo le funzioni che gli sono attribuite dalla legge. Ha l'iniziativa legislativa e può contribuire alla elaborazione della legislazione economica e sociale secondo i principi ed entro i limiti stabiliti dalla legge") il Cnel, attualmente sotto la Presidenza di Antonio Marzano, dal 2001 al 2005 Ministro delle Attività Produttive, svolge la sua attività di consulenza elaborando pareri, su richiesta del Parlamento, del Governo e delle Regioni e predisponendo, di propria iniziativa, testi di osservazioni e proposte sulla legislazione in itinere, rapporti, studi e documenti di approfondimento.

Per questa sua attività, il Consiglio si è strutturato in Commissioni fra cui rientra anche la Commissione per le grandi opere e le reti infrastrutturali per le politiche energetiche e i servizi a rete. Sull'attività della Commissione, e non solo, abbiamo sentito Michele Dau, direttore generale del Cnel.

I progetti di infrastrutture possono essere, secondo lei, un punto di riferimento per affrontare la crisi?

Il nostro Paese - che ha una struttura produttiva molto articolata e capillare, e che mantiene una elevata capacità di risparmio da parte delle famiglie - si accorgerà degli effetti della crisi solo nei prossimi mesi. Gli osservatori economici possono già vedere sui radar la tempesta in arrivo che ci colpirà profondamente. Per

questo sarebbe opportuno - come hanno già fatto altri grandi Paesi occidentali - mettere a punto un Piano straordinario di investimenti infrastrutturali ed accelerare tutti gli interventi che possono contrastare, in chiave anticiclica, la grave recessione in atto. Anche l'Unione europea ha riconosciuto che, per finanziare gli investimenti pubblici, può essere accettato un temporaneo superamento dei parametri deficit/pil. Gli investimenti in capitale fisso sono, infatti, un fattore decisivo per lo sviluppo, non solo per gli effetti economici e di lavoro che direttamente mettono in movimento, ma perché in grado di generare effetti strutturali di lungo periodo con la crescita della competitività di tutto il sistema nazionale. La crisi che ci sta colpendo avrà ripercussioni profonde sulle nostre aziende e sulle loro prospettive di crescita. Se non miglioriamo la competitività vi è il rischio che, terminata la crisi, il nostro Paese si possa trovare ancora più indietro di altri. Già negli anni del dopoguerra i grandi investimenti infrastrutturali furono una delle leve efficaci per sostenere la ripresa e per collocarci nel novero dei Paesi più avanzati. Oggi bisogna avere lo stesso respiro strategico; bisogna costruire le condizioni di un con-



senso politico ampio e di una coesione sociale più forte; occorre decidere di investire risorse di cassa reali e non figurative, per dare un segnale di fiducia forte da parte dello Stato circa il nostro futuro e la voglia di affrontare le sfide che incombono. Da circa due decenni parliamo di ripresa degli investimenti. Solo dalla fine degli anni novanta qualcosa si è mosso e, con la Legge obiettivo del 2001, che gode ormai di un consenso bipartisan, si sono create le condizioni per una ripresa della programmazione strategica delle grandi opere necessarie per la mobilità delle merci e dei cittadini. Non vi è stata però adeguata continuità nel flusso di risorse finanziarie pubbliche e private, specie negli anni 2003-2005, quando cioè molti progetti erano pronti e si potevano moltiplicare i cantieri. È indispensabile, oggi, assicurare alle diverse opere progettate la disponibilità del flusso di cassa necessario, senza freni o incertezze, ma con continuità e con controlli rigorosi sul rispetto dei prezzi e dei tempi fissati. Una dotazione infrastrutturale più moderna, da realizzarsi nei prossimi 3-5 anni, sarà uno dei fattori di forza della nostra rinnovata capacità di competere in un quadro europeo sempre più integrato e in un mercato mondiale sempre più aperto.

Quali sono le priorità per il riequilibrio infrastrutturale tra le aree geografiche e, in quest'ambito, quale ruolo ha la Lombardia?

Le strategie di riequilibrio

hanno molteplici finalità e piani. Sono strategiche quelle opere che rispondono ad un complesso di esigenze di diverso tipo. Se guardiamo al nostro Paese vi è, anzitutto, una necessità di riequilibrio modale, ovvero tra le differenti tipologie di trasporto e di mobilità. Troppo a lungo abbiamo puntato solo sulle strade e sulla gomma, senza modernizzare le ferrovie e senza sfruttare il nostro straordinario potenziale derivante dal



traffico marittimo. Ecco, quindi, i primi grandi assi di riequilibrio: più ferrovie e strutture di scambio tra ferro e gomma, e più autostrade del mare, ovvero più trasferimento del trasporto di merci dalla gomma al cabotaggio. Ma vi sono anche grandi esigenze di riequilibrio territoriale, tra il nord e il sud del Paese, tra le aree occidentali e quelle orientali. Così come è necessario considerare l'assoluta necessità di una più forte integra-

La finanza di progetto chiede una cosa sola: certezze

Un tema che la Commissione "Infrastrutture" del Cnel ha spesso affrontato è quello della finanza di progetto. Quali sono le prospettive di questo strumento? Ci risponde ancora Michele Dau.

"Di questo tema cruciale si parla da quasi trent'anni nei convegni e i passi avanti sono ancora troppo pochi. Perché? Perché in altri Paesi, anche a noi vicini, il mercato riesce a finanziare con efficienza importanti investimenti in-

frastrutturali e da noi le cose vanno molto lentamente? Le risposte sono molto complesse e articolate. Per capire bene la situazione bisogna rovesciare la domanda e chiedersi quali condizioni richiede un operatore privato per finanziare e realizzare un progetto di investimento. Precisi requisiti tecnici ed economici devono essere considerati: si deve redigere un valido progetto di ingegneria tecnica; le scelte tecniche e tecnologiche devono essere fatte con competenza aggiornata e attenta ai servizi che poi le opere realizza-

te dovranno rendere; i costi di manutenzione e gestione devono essere preventivamente valutati. Gli investimenti, infatti, saranno remunerati attraverso la gestione delle opere e dei servizi che ne deriveranno: per queste ragioni le opere devono essere realizzate in modo ottimale, avere costi di manutenzione sopportabili e capacità di incontrare la domanda per la quale sono realizzate. Vi devono essere tempi certi di approvazione del progetto e di realizzazione delle opere. Così come vi deve essere certezza dei prezzi finali. Se le imprese che eseguono sono abituate a guadagnare più con le lungaggini e la riserve che non con il lavoro prodotto, è dif-

ficile avere risultati economicamente accettabili. In sostanza, chi finanzia un progetto si aspetta un ritorno degli investimenti secondo un arco temporale preciso e controllabile in modo oggettivo. Vi sono tutte queste condizioni nel nostro Paese? Vi sono in modo normale e diffuso? Vi è questa diffusa razionalità delle amministrazioni pubbliche e degli operatori privati? Negli anni recenti le cose hanno iniziato a migliorare e primi risultati si stanno avendo con la finanza di progetto. È interessante, in proposito leggere un recente Rapporto che ha predisposto l'IRER, l'Istituto di ricerca regionale. La sfida quella di guardare alle nostre capacità del dopoguerra, quando abbiamo realizzato l'intera rete autostradale con il sistema delle obbligazioni emesse dall'Iri e onorate con anni di lavoro efficiente e razionale. Non si tratta certo di ripetere quel modello, ma di trarre insegnamenti dalle "buone pratiche" che ci hanno caratterizzato in passato. Il paradigma da costruire è quello che vede una collaborazione aperta e trasparente tra "pubblico" e "privato", un vero e proprio "modello di partenariato" tra i diversi attori: le amministrazioni pubbliche, i soggetti finanziatori, le imprese che progettano, realizzano e gestiscono, gli utenti delle nuove opere e dei nuovi servizi. Un modello che distingue con chiarezza le diverse responsabilità di ciascuno degli attori, ma che li richiama tutti ad una corresponsabilità sostanziale circa il risultato finale. È una sfida nuova per le amministrazioni pubbliche centrali e locali. È una sfida per le imprese di ingegneria, per quelle di costruzione e di gestione. È una sfida per gli operatori finanziari. Il risparmio e i capitali privati non mancano: bisogna convogliarli in modo efficiente intorno ad obiettivi remunerativi di interesse collettivo".

zione con la rete dei grandi Corridoi plurimodali europei e con il bacino del Mediterraneo. Un occhio strategico particolare ci vuole poi per le grandi aree metropolitane, dove è rilevante la domanda di mobilità di massa



veloce fra zone e quartieri diversi. In questo quadro la Lombardia è certamente una regione guida, sia per il suo rilievo economico e sociale, sia per la sua collocazione di "cerniera", come vero cuore produttivo del Paese. Gli obiettivi prioritari sono delineati da tempo: alcune nuove tratte autostradali (la Brebemi, la Tangenziale est, la Pedemontana); il completamento dell'alta velocità ferroviaria da Torino a Trieste; il completamento della rete di metropolitane nell'area milanese e la riqualificazione di tutta la rete regionale del trasporto ferroviario dei pendolari. Una regione che produce il 20% circa del Pil nazionale, che esporta un terzo circa del totale dell'export italiano, e dove vivono e operano circa dieci milioni di persone, ha bisogno di una rete capillare ed efficiente, di qualità e di affidabilità per sostenere il lavoro e la vita sociale di un enorme sistema di comunità locali. La Lombardia deve dunque connettersi meglio con l'Europa, attraverso il

Corridoio TEN 5, il potenziamento dei Valichi alpini, gli allacci con il porto di Genova e con il Corridoio TEN 1. Deve dotarsi di un sistema logistico ancora più moderno e capillare. Non deve più rinviare le scelte strategiche necessarie per il sistema aeroportuale regionale, sia per creare le condizioni per un grande hub internazionale, sia per dare un futuro agli altri aeroporti che operano a poca distanza fra di loro. Ma, soprattutto, è opportuno investire anche sulla qualità della mobilità interna alla regione, per moltiplicare le opportunità dei cittadini e delle piccole imprese.

Quale incidenza possono avere i progetti nazionali sulle realtà locali e quale ruolo possono avere e hanno gli enti locali?

Questo punto ha un rilievo enorme sulla qualità degli investimenti poiché le amministrazioni locali, se ben consapevoli e preparate, possono svolgere una funzione fondamentale. In primo luogo per determinare tutti i ra-

gionevoli vantaggi locali che da una grande opera possono scaturire. Non solo in termini congiunturali con maggiori opportunità per l'occupazione locale e per l'attività delle piccole imprese del territorio durante la vita del cantiere. Ma, soprattutto, per contribuire al riequilibrio nella dimensione micro, nel territorio locale del sistema di infrastrutture grandi e piccole che si realizza. Il passaggio di una nuova autostrada o ferrovia non è solo una nuova "servitù" per il territorio, ma è una opportunità straordinaria per riordinare i flussi di mobilità spesso disordinati e diseconomici. Tutti questi aspetti, ed altri di volta in volta da pre-

cisare, dovrebbero essere contenuti in un atto formale di "intesa" tra lo Stato centrale e ciascuna Regione, e in successivi accordi tra la stessa Regione e gli enti locali. Queste pratiche hanno iniziato a diffondersi negli anni recenti, per superare difficoltà e relazioni conflittuali. Si tratta ora di farle divenire metodo permanente di rapporto fra i diversi livelli di governo. A tutto questo devono saper guardare Comuni ed Enti locali attenti e responsabili, anche controllando con lucidità che le cose siano fatte nel modo approvato e convenuto. La Lombardia ha un tessuto amministrativo e istituzionale straordinario, con circa 1500

Comuni, un terzo dei quali ha dimensioni superiori ai 5 mila abitanti. C'è, dunque, una funzione di partecipazione e di controllo, di critica e di proposta che è davvero indispensabile in una società democratica. È un principio fondamentale della nostra Costituzione che assegna alle autonomie locali la funzione insostituibile di essere parte essenziale dell'architettura della Repubblica, intesa anche come rete di funzioni e poteri. Sentirsi parte integrante e attiva di questa rete di responsabilità è la condizione basilare per concorrere a grandi interventi e per trarre, dai nuovi investimenti, i benefici per le diverse comunità locali. ▀

Sotto, la cartina dei corridoi transeuropei elaborata da Centropadane



I risultati del Tavolo sul Trasporto Pubblico Locale

Un patto per la mobilità del futuro

di Sergio Madonini

Non ci fosse Expo 2015 per Regione Lombardia non sarebbe un problema. I progetti per migliorare la mobilità, favorire lo sviluppo del territorio in modo armonico non sarebbero mancati e non mancano. Le ormai note Brebemi, Pedemontana, Tem, Cremona-Mantova sono solo la punta dell'iceberg di un'ampia progettazione e programmazione. Forse l'Expo ha avuto il pregio di accelerare la realizzazione di queste opere, alcune rimaste ferme per anni. Anche in questo caso però è bene usare il "forse", perché non fosse stato Expo ci avrebbe di certo pensato a dare un colpo di acceleratore l'assessore Raffaele Cattaneo, vero e proprio moto perpetuo per le infrastrutture lombarde. Non gli



L'assessore regionale alle infrastrutture e mobilità Raffaele Cattaneo

sono mancate critiche, ma questo fa parte del gioco, e del resto il suo compito non è fa-

cile, ancor più oggi con questa crisi sempre più alle porte del nostro Paese. Che sia ingigantita, come sostiene il premier Berlusconi, o che sia vera e pesante, un dato è certo, va affrontata mettendo in campo le risorse migliori, cercando le soluzioni più idonee. Per esempio sottoscrivendo, nel settore delle infrastrutture e mobilità, un "patto per il trasporto pubblico locale". Ed è quello che ha promosso e realizzato l'assessore Cattaneo nel novembre scorso. "Non senza l'aiuto" tiene a precisare "di tutti i soggetti che hanno accettato di sedersi a un tavolo di lavoro per riscrivere insieme le regole del sistema e dividerne le responsabilità". E questi soggetti vanno dai rappresentanti delle Province, dei Comuni capoluogo, di associazioni come, prima fra tutte, Anci Lombardia, di tutti gli operatori del settore, da Atm alle ferrovie, per non dimenticare i sindacati e le associazioni di utenti, pendolari e consumatori. Un bel Gruppo, insomma, non sempre facile da "gestire". Alla fine, però, il patto è stato firmato "e ha una portata storica" afferma Cattaneo "per il sistema della mobilità della nostra regione".

La riforma del trasporto pubblico locale era, secondo l'assessore, ormai necessaria e non più rinviabile. La situazione della mobilità in Lombardia è una vera e propria

emergenza, a causa di una densità abitativa altissima cui non corrisponde una risposta adeguata dalla rete di trasporto.

"Con il patto abbiamo deciso di porre le basi per colmare questo gap, incrementando le performance complessive dei servizi". In altri termini, per restare ai primi punti degli obiettivi fissati nell'art. 9 del Patto, "sviluppare il sistema del Trasporto Pubblico Locale in Lombardia affinché risponda alle esigenze crescenti di mobilità dei cittadini, e favorire, attraverso l'aumento e la razionalizzazione dell'offerta e l'integrazione tra le diverse tipologie di servizio, il trasferimento modale dal mezzo privato al mezzo pubblico; migliorare la qualità del servizio in termini di regolarità, affidabilità, comfort, puntualità e accessibilità".

Obiettivi ambiziosi e non facili da raggiungere, ma i lavori del tavolo sui tpl, conferma Cattaneo, sono stati una premessa più che incoraggiante. Del resto, più che gli obiettivi, vanno considerati i risultati che la riforma intende conseguire entro il 2015 e cioè:

- un aumento del 30% dei viaggiatori che utilizzano il tpl lombardo;
- un aumento, a partire dal 2009, del 20% dell'offerta regionale di treni;
- una migliore puntualità

dei treni;

- un aumento del 10% della velocità commerciale dei servizi di tpl;
- riduzione del 90% delle soppressioni di corse;
- riduzione dell'età media dei mezzi.

A questi si aggiunga il previsto sforzo per migliorare le politiche tariffarie, che, per fare un esempio, una volta fissate, varieranno solo in caso di effettivo miglioramento della qualità del servizio.

I risultati che la Regione e i sottoscrittori del Patto intendono perseguire nascono da un'attenta analisi di quel che accade in altre realtà europee. Negli allegati che accompagnano il Patto si trovano infatti documenti che analizzano i diversi aspetti previsti dal documento. Per esempio, per quanto riguarda le iniziative a sostegno della mobilità, le analisi condotte hanno evidenziato come in Italia il tasso di motorizzazione sia tra i più elevati d'Europa e questo anche nelle città minori. Un elemento, poi, che indica un punto di debolezza del nostro sistema di interventi a sostegno della mobilità pubblica è la scarsità di corsie preferenziali per abitante. Senza contare poi l'annoso problema della velocità commerciale dei mezzi su strada che in Italia è tra le più basse in Europa e in Lombardia è persino sotto la media italiana. Lombardia che si riprende una sorta di rivincita per la buona diffusione di zone a traffico limitato, le famose ztl, cui però corrispondono poche isole

pedonali. Il documento, poi, indica le principali politiche di sostegno alla mobilità in Europa, che in buona parte rientrano negli obiettivi e nei risultati previsti dal Patto. Sono tre le direttrici su cui si muovono molte città europee:

- politiche a sostegno del tpl: per esempio corsie preferenziali per il trasporto pubblico che ne aumentano la velocità commerciale, integrazione modale sia tra i mezzi di trasporto pubblici sia con quelli privati, regola-

zione dei semafori a vantaggio dei mezzi pubblici;

- disincentivi al trasporto privato: per esempio le ztl, il car pooling e il car sharing (che a Milano già esiste seppur su scala assai limitata), road pricing, ovvero una tariffa per accedere a uno o più tratti di una rete stradale;
- sostegno di modalità non inquinanti: per esempio bike sharing (presente in

molti Comuni e introdotto di recente a Milano, sebbene con non poche polemiche per i costi), piste ciclabili, isole pedonali.

Tutti questi elementi e molti altri sono stati alla base dei lavori del tavolo che portato alla redazione e firma del patto e oggi sono i punti di riferimento per le azioni concrete.

"Il mio auspicio" conclude l'assessore Cattaneo, "è che, grazie a questa proposta innovativa, il trasporto pubblico locale lombardo possa in breve tempo colmare i suoi ritardi e raggiungere i migliori standard internazionali".

Immagine tratta dall'opuscolo della Regione Lombardia "Insieme si può - Patto per il trasporto pubblico locale"

Expo 2015: le opere per l'accessibilità

Il Presidente Roberto Formigoni ha riunito lo scorso febbraio al Palazzo della Regione il Tavolo Lombardia che ha approvato l'aggiornamento degli elenchi relativi alle opere essenziali, connesse e necessarie per l'accessibilità Expo 2015. Al Ta-

volò hanno partecipato esponenti del governo nazionale, il Comune e la Provincia di Milano e altri soggetti coinvolti. Dai lavori sono stati presentati documenti relativi alle opere previste dal dossier di candidatura Expo 2015, ovvero

le opere essenziali, alle opere connesse incluse nel dossier di candidatura Expo 2015 e alle opere necessarie non incluse nel dossier di candidatura Expo 2015.

Di seguito riportiamo il primo degli allegati, quello relativo alle opere essenziali. ▀

ACCESSIBILITA' EXPO 2015

ALLEGATO A

Aggiornamento 23 febbraio 2009

OPERE PREVISTE DAL DOSSIER DI CANDIDATURA EXPO 2015 - OPERE ESSENZIALI*									
ID**	INTERVENTO	COSTO	FINANZIAMENTI DISPONIBILI (FONDI STATALI EXPO)	FINANZIAMENTI PRIVATI PREVISTI	FINANZIAMENTI COMUNI PROVINCIA REGIONE	LIVELLO PROGETTUALE	DATA APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO AL CIP*	AVVIO LAVORI	III TERMINI/INIZI LAVORI
INTERVENTI STRADALI									
4	Viabilità - Nuove vie Cristina di Belgioioso, viabilità interrata, viabilità sud in adiacenza ferrovia	148,7	119,0	0	29,7	FATTIBILITA'		nov-10	dic-12
5	Parcheggi a raso - Nuovi parcheggi per bus e navette est e ovest	8,0	0	8,0	0	FATTIBILITA'		set-12	giu-14
7a	Collegamento SS11 da Molino Dorino a Autostrada dei Laghi - lotto 1 da Molino Dorino a Cascina Merlata	51,2	39,4	5,0	9,8	PRELIMINARE	dic-10	ago-11	set-14
7b	Collegamento SS11 da Molino Dorino a Autostrada dei Laghi - lotto 2 da Cascina Merlata a innesto A8	95,6	72,5	5,0	18,1	PRELIMINARE	dic-10	ago-11	set-14
7c	Adeguamento Autostrada dei Laghi tra il nuovo svincolo Expo e lo svincolo Fiera (corsie bus)	6,9	5,2	0	1,7	FATTIBILITA'	dic-10	ago-11	set-14
7d	Collegamento SS 11 e SS 233	69,0	55,2	0	13,8	FATTIBILITA'	nov-10	lug-11	set-14
9a	Parcheggio P1 Rho: 4.000 posti auto	16,7	0	16,7	0	FATTIBILITA'		apr-12	apr-14
9b	Parcheggio P2 - Anese: 3.000 posti auto	12,7	0	12,7	0	FATTIBILITA'		apr-12	apr-14
9c	Parcheggio P3 Rho: 7.000 posti auto + 1.000 bus	21,3	0	21,3	0	FATTIBILITA'		apr-12	apr-14
9d	Parcheggio P4 - Uzerzate: 3.000 posti auto	12,7	0	12,7	0	FATTIBILITA'		apr-12	apr-14
TOTALE INTERVENTI STRADALI		445,8	291,6	81,4	72,8				
METROPOLITANE									
8	Linea M6 Nuovo collegamento interrato di metropolitana passante tra le stazioni Cadorna (intersezione M1-M2), Missori (intersezione M3) e S.Sofia (intersezione M4)	870,7	480,8	269,7	120,2	FATTIBILITA'	set-10	gen-11	set-14
TOTALE METROPOLITANE		870,7	480,8	269,7	120,2				
OPERE URBANISTICHE									
10a	Via d'acqua Riqualificazione di aree verdi (circa 800 ha) e rete idrografica primaria, nuove vie d'acqua, nuovo percorso lento (circa 20 km con attraversamenti a raso, sotto-sovrappassi, stazioni intermodali), nuovi manufatti edili, recupero edilizia storica	331,2	66,2	0	265,0	FATTIBILITA'	gen-11	lug-11	set-14
10b	Via di terra (circa 22 km) Piste ciclabili, stazioni intermodali, punti di ristoro, installazioni artistiche, riqualificazione aree verdi e urbane	206,4	41,3	0	165,1	FATTIBILITA'	gen-11	lug-11	set-14
TOTALE OPERE URBANISTICHE		537,6	107,5	0	430,1				
TOTALE OPERE ESSENZIALI*		1.854,1	879,9	351,1	623,1				

parcheggi. Vanno a queste aggiunte le opere di preparazione e realizzazione del sito, le opere ricettive e tecnologiche nonché le opere relative allo sviluppo della sostenibilità energetica e ambientale, incluse, nel dossier di candidatura tra le opere di connessione al sito.

** numero identificativo del Dossier di candidatura



La nuova Autostrada Regionale
CREMONA - MANTOVA



Autostrade Centropadane SpA

Tel. 0372/4731 - fax 0372/473401 - e-mail: info@centropadane.it.

Sintesi del piano industriale di Centropadane



Traffico agevole al centro della pianura

di Sergio Madonini

È necessario ridurre i tempi di approvazione di un progetto e quindi è necessario un riordino amministrativo delle regole. Questo in sostanza l'aspetto che più sta a cuore a Francesco Acerbi, direttore generale di Autostrade Centropadane. "Accelerare le procedure non significa solo riuscire a realizzare le opere in minor tempo, ma anche contenere i costi. Una Via che partita nel 2006 non si è ancora conclusa vuol dire un aumento dei costi di circa il 30%. Intervenire sulle procedure è importante, ma ci rendiamo conto anche difficile. Pensiamo ai Comuni, bloccati dal patto di stabilità, ma pensiamo anche alle assunzioni di responsabilità che comporta un intervento del genere. Forse questa crisi ci aiuterà a essere più pragmatici e responsabili".

Un pragmatismo e una responsabilità tipici della gente di questo triangolo industriale lombardo-emiliano, segnato dalle province di Brescia, Cremona e Piacenza e che Acerbi e Centropadane hanno fatto propri. A distanza di un anno dal nostro ultimo incontro, infatti, l'azienda ha portato a termini un bel numero di infrastrutture, ne ha avviate altre e si prepara a iniziare quelle progettate.

"Abbiamo completato l'interconnessione tra la A21 e la A1 a Piacenza" ci dice Acerbi. "Niente più barriere per chi

viene da Piacenza, si entra nella Cremona Brescia senza dover passare da un casello, proseguendo il viaggio. Questo

significa riduzione dei costi di trasporto e riduzione di circa un 15% del tempo. Inoltre è stato completato il casello di Brescia sud e sono avviati i lavori di costruzione del nuovo raccordo, sempre nell'area sud, per l'aeroporto di Montichiari. Si tratta dei primi 17 chilometri di quella tangenziale sud di 30 chilometri che andrà da Ospitaletto a Montichiari ed è al momento l'unica autostrada in costruzione in Lombardia e



Qui sopra Francesco Acerbi direttore generale di Autostrade Centropadane. Nelle altre foto il centro servizi per i veicoli pesanti, a sud di Brescia

che contiamo di concludere entro il 2011. Per giugno poi appalteremo i restanti 13 chilometri, in direzione Ospitaletto. Per quest'opera abbiamo ricevuto il consenso di tutti Comuni. Qualche problema lo abbiamo avuto con l'alta velocità che si è inserita nel corridoio in modo un po' 'cruento', andando a intersecare il nostro percorso in due punti. Abbiamo dovuto così aiutare l'alta velocità a rivedere il loro progetto e nel tratto nuovo dove siamo affiancati stiamo realizzando tutte le opere compatibili con l'alta velocità, dai sovrappassi agli spostamenti dei canali irrigui, delle linee telefoniche, delle fognature e così via. Speriamo di rientrare di questi investimenti".

E gli altri 13 chilometri di questo raccordo quando saranno operativi?

Contiamo di concludere i lavori nel 2012 insieme alla Brebemi che si inserirà su questo corridoio, utilizzando per arrivare su Brescia, sulla A4 e sulla A21. Ecco, la tangenziale sud di Brescia è il punto di arrivo della Brebemi, quello di partenza sarà la tangenziale esterna di Milano, la famosa Tem.

Quando inaugurerete il grande centro per i veicoli pesanti a sud di Brescia?

Lo apriremo a maggio. Potrà ospitare 160 autoarticolati e sono già partite le lettere di invito alle imprese delle valli bresciane per prenotare il loro spazio in questo centro servizi: per avere uffici, il posto per il camion e per l'auto. Sarà un

centro specifico per i camionisti, per quelli soprattutto che si muovono sull'asse dell'A4: potrà ospitarne 200 al giorno con tutti comfort necessari, bagni, docce, lavanderie, aree di ristorazione e riposo, servizi per la salute.

A che punto è la Cremona-Mantova?

Da settembre 2008 è all'esame della Via e speriamo che si concluda a giugno, così da poterci rincontrare a primavera del prossimo anno sul cantiere. Pensiamo di realizzare i primi 40 chilometri entro la metà del 2013. È per noi un progetto importante che va ben oltre la semplice, si fa per dire, costruzione di un'autostrada. Ecco più che una via di comunicazione è una rete di servizi. Lungo il percorso realizzeremo infrastrutture per l'energia, le fibre ottiche, l'acqua, la banda larga. Per fare un esempio, verranno realizzate due centrali a biomas-

sa che soddisferanno anche il fabbisogno energetico dell'autostrada e le barriere antirumore saranno dotate di pannelli solari.

Molta strada, o meglio molta "autostrada" da un anno all'altro: "già" conclude Acerbi "e con il minor calo di traffico tra le autostrade lombarde. Va detto poi che il sistema autostradale Centropadane è diretto soprattutto a favorire il trasporto merci. Così le nostre autostrade hanno un elevato margine di sicurezza, hanno consentito e consentono la localizzazione di aree industriali e libereranno molti Comuni del triangolo Brescia, Cremona e Piacenza dal traffico pesante".

Prima di congedarci, Francesco Acerbi ci tiene a ricordare la presenza di Centropadane nel progetto Brebemi, terzo elemento del piano industriale della società così come la localizzazione delle opere lungo il corridoio 5. ▀



5 Province 43 Comuni e 5 Parchi lungo la Brebemi

Da Milano a Brescia in metà tempo

di Paolo Covassi

“Il principale obiettivo e scopo di Brebemi” ci dice Francesco Bettoni Presidente della Società di Progetto Brebemi” è quello di decongestionare l’attuale rete stradale e autostradale lungo il corridoio Milano - Bergamo - Brescia. Secondo i più recenti studi l’autostrada sarà in grado di attrarre una parte significativa del traffico di lunga percorrenza che attualmente utilizza la A4 e gran parte del traffico di breve-media percorrenza, e soprattutto di quello pesante, che oggi congestiona la viabilità ordinaria ed assedia i centri abitati delle pianure bergamasche e bresciane. Sempre da questo studio emerge che la nuova autostrada sarà attraversata mediamente lungo tutto l’asse da flussi giornalieri di traffico pari a circa 40.000 veicoli all’apertura e quasi 60.000 veicoli a regime. Un assorbimento che lascio ai lettori intendere quali benefici genererà in termini di sicurezza, inquinamento, qualità della vita e così via”.

Ha qualche dato in più che “certifichi” il beneficio dell’entrata in esercizio?

L’entrata in esercizio della Brebemi consentirà a regime un risparmio sui tempi annui di percorrenza pari a circa 20 milioni di ore con una riduzione di circa un terzo dei tempi di percorrenza

lungo i principali itinerari est-ovest sulla viabilità ordinaria. Per chi percorrerà l’autostrada tra Brescia e Milano il tempo di percorrenza si dimezzerà rispetto alla A4.

In assenza della nostra autostrada, la crescita del traffico prevista nei prossimi anni nel corridoio interessato si riverserebbe sulla viabilità esistente e sull’autostrada A4 dove si raggiungeranno, nel 2023, flussi di traffico pari a 180.000 veicoli/giorno, portando a livelli di congestionamento anche le tratte recentemente ampliate a 4 corsie per senso di marcia.

Sulla viabilità ordinaria bisogna dire che i tempi di percorrenza difficilmente superano i 40 km/h ed i paesi interessati sono assediati dal traffico d’attraversamento in particolare da e per l’area urbana milanese e quella bresciana. Con Brebemi le riduzioni del traffico dei veicoli pesanti lungo i principali itinerari di attraversamento saranno un meno 20% sull’itinerario Nord - compreso tra la Tem e la SP19 - e costituito dalla SS525 e SP122 di Bergamo e dalla SS573 e SS11; un meno 60% sull’itinerario Centrale - compreso tra la Tem e la Interconnessione Pedemontana Bre.Be.Mi. - e costituito dalla SP103 Cassanese e

dalla SS11 fino a Treviglio; ed un meno 50% sull’itinerario Sud - compreso tra la Tem e la SP19 - e costituito dalla SP14 Rivoltana, dalle SP185 e 103 di Bergamo, dalla SS11 sino a Chiari e dalla SP17 di Brescia.

Senza dubbio i centri urbani che fanno parte dei suddetti itinerari godranno inoltre di importanti e significativi benefici in termini di riduzione del traffico di attraversamento, in particolare modo di quello pesante. Lungo l’itinerario Nord a Bellinzago (Mi) il traffico pesante si ridurrà di oltre il



22%, a Vaprio d'Adda (Mi) del 56%, a Canonica d'Adda (Bg) di circa il 20%, a Palazzo sull'Oglio (Bs) del 30%, a Coccaglio e Cazzago (Bs) tra il 25 ed il 30%; lungo l'itinerario Centrale a Pozzuolo Martesana (Mi) il traffico pesante si dimezzerà, a Cassano d'Adda (Mi) si riduce di circa il 30% e sulla SS11 in territorio di Treviglio (Bg) di circa il 60%; lungo l'itinerario Sud a Truccazzano, Rivolta d'Adda e Arzago d'Adda (Mi) il traffico pesante si ridurrà di circa il 40%, a Isso (Bg) si riduce del 25%, a Fara Olivana (Bg) di circa il 40%, ad Antegnate (Bg) del 60%, a Calcio e Urago (Bs) del 30% e a Chiari (Bs) del 60%.

Tutti dati che vanno nella direzione che dicevo prima: aumentare la qualità della vita dei cittadini e fi-

nalmente riprenderci la libertà di muoverci.

Per quanto riguarda l'aspetto ambientale quali sono i principali interventi?

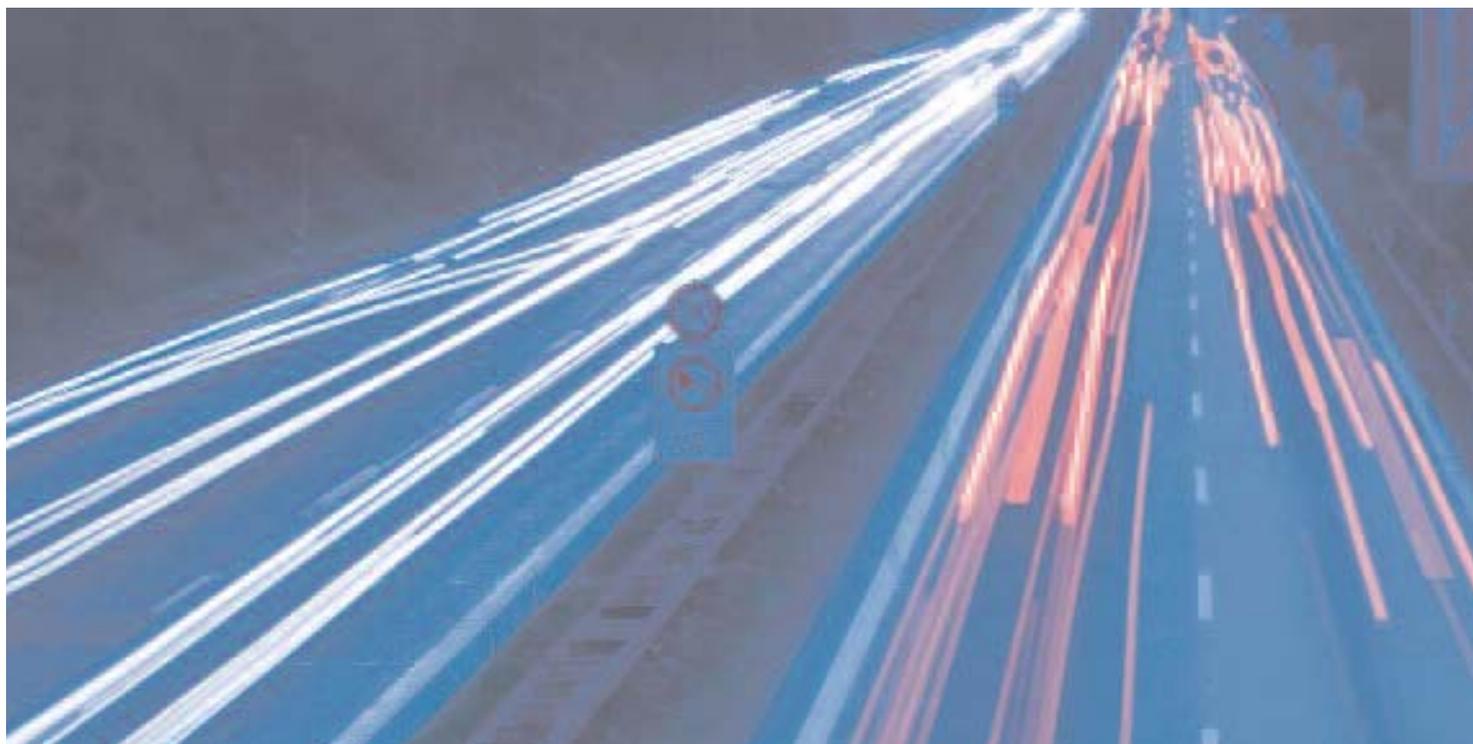
Saranno numerosi gli interventi di inserimento ambientale pensati non come semplici misure di mitigazione o compensazione, ma come oggetti di valorizzazione nel paesaggio dell'intera infrastruttura. L'obiettivo generale è inserire l'autostrada nel paesaggio valutando tutti i punti di vista degli attori coinvolti, trovando soluzioni congrue a beneficio sia degli utenti che degli abitanti del territorio attraversato dall'autostrada.

Gli obiettivi specifici del Progetto Definitivo tendono alla creazione delle condi-

zioni ideali per l'osservatore (sia esterno che interno all'autostrada) che per l'ambiente inteso come elemento da comprendere e salvaguardare; chi percorrerà l'autostrada diventerà spettatore del paesaggio che attraversa; chi vive nei territori non solo non avvertirà l'autostrada come elemento di chiusura del territorio, ma ne avvertirà poco la presenza.

Vi è un riferimento economico complessivo sulla nuova mobilità generata dall'infrastruttura?

Confindustria Lombardia ha stimato che l'entrata in funzione dell'autostrada produrrà, grazie al risparmio di risorse, un incremento del Pil valutabile in circa 382 milioni di euro annui, con



6,8 milioni di ore in meno perse in code. Gli standard progettuali adottati consentiranno inoltre condizioni di viaggio in sicurezza molto più elevate rispetto a quelle offerte dalla viabilità ordinaria attuale. La riduzione dell'incidentalità provocata dallo spostamento dei flussi di traffico dalla viabilità locale a quella autostradale porterà ad un risparmio annuale di circa 10 milioni di euro. L'analisi costi-benefici indica che complessivamente i risparmi così ottenuti determinano un bilancio economico e sociale dell'investimento nella nuova infrastruttura positivo e largamente superiore a quelle di infrastrutture analoghe e realizzate in realtà meno gestionate.

Ci può dare una "fotografia" complessiva dell'autostrada?

Brebemi interessa cinque provincie, quelle di Bergamo, Brescia, Cremona, Lodi e Milano e quarantatre comuni compresi nelle provincie descritte. Importante è che Brebemi interessa cinque parchi e in particolare: Parco Oglio Nord, Parco del Serio, Parco Agricolo Sud Milano, Parco Adda Nord, Parco Adda Sud con il fiume Oglio, il Serio, l'Adda è il canale della Muzza. Le due barriere di entrata e uscita saranno a Castrezzato e Liscate. I sei caselli saranno a Chiari, Calcio-Antegnate, Fara Olivana-Romano di Lombardia, Bariano, Caravaggio-Treviglio Est, Treviglio Ovest-Casirate d'Adda.

Segnale che vi sono ben sei opere di elevata complessità: il Viadotto Oglio - (lunghezza

690 m), il Viadotto Serio - (lunghezza 930 m), il Viadotto Adda - (lunghezza 1.260 m)

la Galleria di Treviglio - (lunghezza 465 m), il Viadotto sul Canale della Muzza - (lunghezza 75 m), la Galleria Interconnessione di Treviglio Est - (lunghezza 160 m).

E poi ancora 23,3 km di viabilità di connessione all'opera e 17 Km di viabilità compensativa.

Infine, ma non meno importante, la tecnologia, come è stata applicata?

Le tecnologie adottate vanno dalla gestione degli eventi con pannelli indicatori a messaggio variabile, ai sistemi di telecomunicazione, sistemi di videosorveglianza con copertura totale del tracciato e l'ottimizzazione delle manutenzioni con il sistema di telecontrollo impianti e monitoraggio continuo delle condizioni meteorologiche.

L'impianto di illuminazione è presente sull'intera tratta autostradale, rispetta le normative per il contenimento dell'inquinamento luminoso ed è dotato di dispositivi di regolazione del flusso luminoso che consentono di attivare l'impianto stesso e di adeguare il livello di illuminazione sulle singole tratte in base alle condizioni di traffico e meteorologiche, contribuendo in tal modo a ridurre il consumo energetico e l'impatto sull'ambiente.

Tutte le funzioni di gestione del "sistema autostradale" con i volumi di traffico, condizioni di esercizio degli impianti, attività di manutenzione, operazioni di soccorso,

sono controllate dal Centro Operativo collocato presso il centro di manutenzione di Fara Olivana - Romano di Lombardia. Due dorsali in fibra ottica, una per carreggiata, garantiscono le telecomunicazioni da e per le autostazioni ed i sistemi lungo l'autostrada ed il Centro Operativo; quattro ponti radio dedicati ai servizi autostradali ed altrettanti ai servizi di polizia stradale, assicurano le comunicazioni in radiofrequenza con copertura di tutto l'asse autostradale. È prevista una copertura completa con sistemi in tecnologia WiFi nelle bande di frequenza ad uso libero con possibilità di erogazione di servizi legati alla viabilità anche a favore dell'utenza in sosta nelle aree appositamente predisposte.

270 telecamere consentiranno di monitorare in continuo l'intero asse autostradale, tutti gli svincoli e le aree di stazione. Circa 220 di queste telecamere sono dotate di sensori per il riconoscimento delle situazioni di incidente con attivazione delle appropriate procedure di intervento che prevedono, tra l'altro, la tempestiva informazione dell'utenza in transito attraverso i 16 Pannelli a Messaggio Variabile distribuiti lungo l'asse autostradale e gli altri 34 dislocati agli ingressi in autostrada.

Per concludere, abbiamo un unico desiderio: quello di poter rispettare tutte le date già inserite in convenzione e portarci in tempi rapidissimi verso la realizzazione di questa infrastruttura fondamentale per la nuova rete di viabilità autostradale della Lombardia. ▀



Progetti presenti e futuri grazie a 900 milioni di euro

Da qui all'Expo sui treni delle Nord

a cura di **Simone Dattoli**

Nell'ambito dei progetti di infrastrutture ferroviarie, un ruolo importante è svolto da ferrovie Nord Milano. Sullo stato dell'arte e sui progetti futuri della Società abbiamo sentito il direttore generale del Gruppo FNM, Giuseppe Biesuz.

Facciamo il punto sul piano di potenziamento della rete FNM.

Gli interventi sulla rete conclusi, in corso, programmati e in fase di definizione nel decennio che va dal 2000 al 2010 vedono il Gruppo FNM impegnato in investimenti, grazie a Regione Lombardia, per oltre 900 milioni di euro. Gli interventi vanno nella direzione di modernizzare e rendere le infrastrutture sempre più sicure ed efficienti. Sono finalizzati a garantire adeguati standard di sicurezza sulla rete, grazie all'adozione di nuove tecnologie (SCMT e SSC), a riqualificare le stazioni e le fermate e a rinnovare gli impianti indispensabili per la funzionalità della rete.

Quali sono i progetti di imminente realizzazione?

Oltre al quadruplicamento, attivato a fine settembre 2007, ed al raddoppio della tratta Sacconago - Vanzaghella, reso operativo lo scorso settembre, i principali interventi su cui il nostro Gruppo è impegnato riguardano la realizzazione delle nuove stazioni di Affori, Bovisio Masciago, Cesano Maderno

e Mariano, sulla linea Milano - Asso, e l'interramento della tratta di Castellanza, con l'interconnessione alla rete RFI di Ferrovie dello Stato. Altri importanti lavori sono finalizzati all'ammodernamento tecnologico della Brescia - Iseo - Edolo, al ripristino e all'elettrificazione della Saronno - Seregno e all'eliminazione di alcuni passaggi a livello sulle linee di Como e Varese tramite la realizzazione di sottopassi e viabilità alternativa.

Nello specifico, quali i progetti di interscambio con altri sistemi di trasporto o altre società?

Oltre all'ammodernamento delle infrastrutture bisogna lavorare affinché queste siano in grado di integrarsi e di creare un sistema funzionale dove i diversi attori "possano dialogare tra loro" anziché coesistere o, peggio, concorrere l'uno contro l'altro.

Si tratta di avere una visione d'insieme delle reti. Per chi viaggia e dunque chiede un servizio di mobilità, la separazione tra la nostra rete e quella di RFI non ha significato. È in quest'ottica che rientrano lavori di interconnessione come, ad esempio, quello citato di Castellanza.

Soddisfare le richieste del cliente, a questo devono "piegarsi" le infrastrutture, che devono aumentare la capacità per la necessaria implementa-

zione di servizi adeguati alla domanda.

Un esempio è la recente inaugurazione dei nuovi servizi del Malpensa Express che da dicembre, offre sette nuove corse point-to-point che collegano l'hub al centro di Milano in soli 31 minuti. Questo è stato reso possibile dai lavori di quadruplicamento dell'intera tratta Cadorna-Saronno. Con il raddoppio in galleria a Castellanza, in via di conclusione, il tempo di percorrenza potrà scendere sotto la soglia dei 30 minuti e, grazie all'aumentata capacità della linea, potrà crescere il numero di corse.

Quali i progetti futuri, legati in particolare a Expo 2015?

Noi abbiamo già lavorato in questo senso: molti dei cantieri che abbiamo concluso o che sono tuttora aperti sono già preziosi e funzionali proprio per l'Expo, pur essendo cominciati quando di Expo non se ne parlava ancora.

Grazie al decisivo impulso e al supporto anche finanziario di Regione Lombardia, ci muoviamo da tempo nella direzione di realizzare oggi le opere in grado di accogliere i 30 milioni di visitatori attesi.

Ma non possiamo farcela da soli. Bisogna pianificare insieme e lavorare in modo coordinato con tutti gli attori della mobilità. ■



Giuseppe Biesuz, direttore generale del gruppo FNM

Rapporto sulle infrastrutture lombarde

Dagli acquedotti alle fibre ottiche, una foto dalla Regione

Il primo Rapporto sulle Infrastrutture della Regione Lombardia ci spinge opportunamente a prendere in considerazione le infrastrutture relative ai servizi di pubblica utilità. Prima però una considerazione su questo Rapporto. Due sono i pregi dell'iniziativa regionale: fotografare la situazione esistente e individuare i possibili sviluppi, portare a conoscenza dei cittadini, ma anche degli amministratori locali, il sistema delle public utilities. Su questo versante, più propriamente della comunicazione con e ai cittadini, l'assessore regionale alle reti, servizi di pubblica utilità e sviluppo sostenibile,

scrive nella sua presentazione del Rapporto: "La trasparenza, infatti, è un obiettivo che si raggiunge attraverso una serie di azioni. Il processo in atto dimostra chiaramente come è complesso il ruolo del Garante e quanto è ad oggi estremamente importante che la Regione continui a sviluppare le azioni di comunicazione ad ampio target quale strumento di informazione alla base della tutela del cittadino cliente. Con il Rapporto, che si configura come una raccolta sintetica, ma precisa, sulle infrastrutture esistenti e sui fabbisogni nel breve e nel medio periodo, viene data pubblicità

e trasparenza al primo monitoraggio della realtà infrastrutturale, verificata dall'Osservatorio Regionale anche sulla base degli Ambiti Territoriali Ottimali".

Dunque il Rapporto, nel fotografare la situazione relativa a risorse idriche, energia, rifiuti, banda larga, diventa uno strumento di informazione utile anche agli amministratori locali, che o l'hanno già ricevuto o lo riceveranno presto. Ricco di dati e tabelle il Rapporto presenta per ogni settore lo stato delle infrastrutture e i possibili sviluppi, in base alla crescita del fabbisogno. Facciamo qualche esempio. ▀

Immagine e tabelle sono tratte dal Rapporto sulle Infrastrutture della Regione Lombardia. Si ringrazia per la consulenza la dottoressa Giliola Verza



Sul fronte delle risorse idriche, il Rapporto sottolinea la presenza di una rete di acquedotti frazionata e co-

stituita prevalentemente da impianti di piccole dimensioni, tanto da essere a volte appena sufficienti a soddi-

sfare la domanda del territorio comunale di collocazione; questa caratteristica costituisce una criticità non irrilevante del sistema idrico, dato che l'80 % dei Comuni lombardi ha una popolazione inferiore ai cinquemila abitanti.

Il grado di copertura del servizio è tuttavia elevato, garantisce infatti il servizio alla quasi totalità della popolazione, e sul territorio regionale sono stati rilevati 2.585 impianti di adduzione e 2.263 reti di distribuzione. Sempre nell'ambito delle risorse idriche, il Rapporto prende in esame i servizi di fognatura e di depurazione.

Il primo copre gran parte

Copertura del servizio di acquedotto (Regione Lombardia 2007)

ATO	Copertura del servizio	Completezza dati
BG	93,90%	97%
BS	99,00%	97%
CO	97,10%	92%
CR	96,20%	100%
LC	98,60%	99%
LO	99,50%	100%
MN	85,20%	79%
MI	100,00%	99%
MI Città	99,90%	100%
PV	99,90%	100%
SO	88,30%	54%
VA	99,70%	91%

INFRASTRUTTURE IN LOMBARDIA

delle aree urbanizzate (95%) e il servizio presenta un buon livello di copertura in tutti gli Ambiti Territoriali Ottimali (Ato) con un range che va dal 92 al 100%.

La situazione delle infra-

strutture per la depurazione delle acque reflue urbane presenta significative differenze all'interno del territorio regionale. Nelle zone ad elevata urbanizzazione e in alcuni bacini lacustri gli im-

pianti hanno dimensioni notevoli e, spesso, sono asserviti ad estese reti di collettamento. Nelle aree meno densamente urbanizzate sono invece preponderanti i piccoli impianti. ▀

Altro settore esaminato è quello dell'energia. Fra i dati riportati dal Rapporto sono interessanti quelli che riguardano gli impianti di produzione di energia elettrica installati sul territorio lombardo che hanno raggiunto a fine 2006 una potenza complessiva di 17.492 MW (potenza efficiente netta), tra impianti idroelettrici (33%) e termoelettrici (67%). Nel periodo 2000-2006 la potenza installata in Lombardia è cresciuta di oltre il 30%, pari ad un incremento superiore ai 4.000 MW. Questo risultato è da attribuirsi principalmente alla realizzazione di nuove centrali termoelettriche a ciclo combinato e ai progetti di ammodernamento e potenziamento di impianti esistenti.

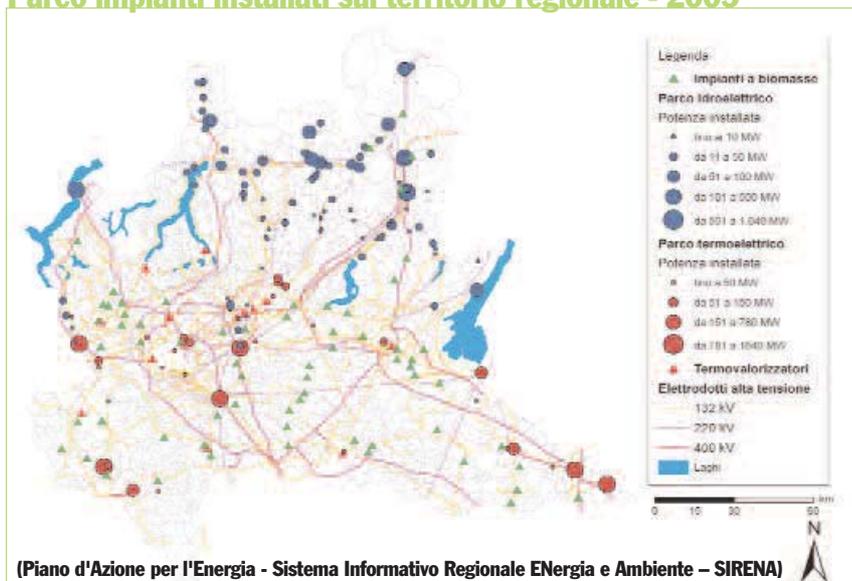
Attenzione è rivolta anche agli Impianti alimentati a fonti rinnovabili e il Rapporto evidenzia come in Lombardia, al 2005, risultino installati 6.257 MW di potenza elet-

trica complessiva per un totale di 936 impianti.

Gli impianti alimentati a fonti rinnovabili rappresentano circa il 35% del parco impianti di produzione elet-



Parco impianti installati sul territorio regionale - 2005



Le fonti energetiche rinnovabili in Lombardia: potenza installata, 2005

(Piano d'Azione per l'Energia - Sistema Informativo Regionale ENergia e Ambiente – SIRENA)

Fonte	Potenza elettrica installata (MWe)	Potenza termica installata (MWt)
Idroelettrico	5.886	-
Biogas	60	42*
Biomassa	37	130*
Solare fotovoltaico	2	-
Solare termico	-	9,8
Rifiuti	272	283
TOTALE	6.257	465

NOTA - (*) dato parziale

INFRASTRUTTURE IN LOMBARDIA

trica presenti in Lombardia. Per la maggior parte si tratta di impianti idroelettrici - in particolare i grandi impianti a serbatoio e bacino - realizzati nei primi decenni

del secolo scorso.

Molto interessante, nonostante l'incidenza ancora limitata, risulta essere l'incremento di potenza installata degli impianti a biomassa e a

biogas. Nel corso degli ultimi anni, hanno registrato un consistente sviluppo: +115% tra il 2000 e il 2005, per una potenza aggiuntiva di 52 MW. ■



Nel settore dei rifiuti, il rapporto presenta un'analisi della situazione degli impianti condotta utilizzando dati ARPA 2005 aggiornati con informazioni tratte dalle autorizzazioni integrate ambientali rilasciate tra il 2007 e il 2008.

Sul territorio lombardo - si legge nel Rapporto - risultano autorizzati 109 impianti che trattano rifiuti urbani, suddivisi in impianti di compostaggio (78), inceneritori

(11 che trattano rifiuti urbani, 2 CDR), discariche (9) e impianti di trattamento meccanico (9). L'analisi del sistema impiantistico conferma una realtà che privilegia il trattamento e il recupero anche con valorizzazione energetica rispetto allo smaltimento in discarica, indice di modernizzazione della

struttura impiantistica.

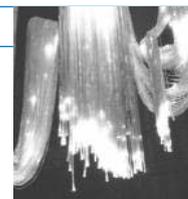
Molte le tabelle che presentano i diversi impianti di trattamento dei rifiuti urbani, i rispettivi quantitativi conferiti annui



e, relativamente alle discariche, le potenzialità residue. Eccone una esemplificativa relativa agli impianti di incenerimento. ■

Impianti di incenerimento di rifiuti urbani e CDR attivi nel 2007 (Regione Lombardia)

Impianti di produzione energia da CDR	Potenzialità dell'impianto (t/giorno)	Potenzialità dell'impianto (t/anno) *
ECOENERGIA Corteolona (PV)	250	75.000
BAS Bergamo	210	63.000
Termovalorizzatori	Potenzialità dell'impianto (t/giorno)	Potenzialità dell'impianto (t/anno) *
REA Dalmine (BG)	500	150.000
ASM -Brescia	1.800	540.000
ACSM- Como	270	81.000
AEM-Cremona	380	114.000
SILEA Valmadrera (LC)	180	54.000
AMSA-Milano	1.450	435.000
B.E.A. - Desio (MI)	240	72.000
CORE - Sesto S. Giovanni	240	72.000
PRIMA- Trezzo sull'Adda (MI)	500	150.000
LOMELLINA ENERGIA -Parona	660	198.000
ACCAM-Busto Arsizio (VA)	500	150.000
TOTALE	6.720	2.016.000



Infrastrutture significa anche disponibilità di una rete di fibre ottiche e la Regione Lombardia è certamente fra i primi posti. Tuttavia, fa notare il Rapporto, nonostante l'elevata dotazione complessiva di fibra ottica, 1,2 milioni di chilometri, le infrastrutture realizzate sono comunque molto concentrate a scapito delle aree geograficamente marginali.

Le infrastrutture seguono principalmente le direttrici stradali, autostradali e ferroviarie e la concorrenza si è maggiormente sviluppata lungo la direttrice Milano-Bergamo-Brescia-Verona dove si rileva la presenza di una decina di operatori delle telecomunicazioni.

In particolare, nel comune di Milano si rilevano 14 operatori, che hanno realizzato reti in fibra ottica con percorsi fortemente sovrapposti. Tra questi operatori Fastweb ha praticamente cablato tutte le strade del comune, anche se le reti presenti sono in realtà in numero maggiore, in quanto il Comune ha rilevato le infrastrutture di aziende di telecomunicazioni (Axis e Metromedia) a seguito del loro fallimento.

Al fine di fotografare la mappa delle infrastrutture a banda larga (cavidotti, reti via cavo in fibra e in rame) – si legge nel rapporto – è più facile affrontare il problema in maniera complementare, individuando cioè le aree non servite. Si parla in questo caso di digital divide infrastrutturale.

In quest'ambito va dato

atto al Rapporto di rendere comprensibile a tutti cos'è e come funziona la banda larga. Per esempio, per valutare il digital divide infrastrutturale, il punto di riferimento è la tecnologia ADSL che risulta essere la tipologia di accesso ad oggi più diffusa. Dal Rapporto risulta che in Lombardia ci siano 1162 centrali telefoniche. Di queste, al 31 dicembre 2007:

- 767 sono coperte in adsl full, pari al 66%
- 188 sono coperte in adsl lite, pari al 16%.
- 207 senza adsl ovvero in digital divide pari al 18%.

La distribuzione del digital divide si concentra soprattutto nelle zone della bassa Lombardia: le province maggiormente colpite sono Pavia, Lodi, Cremona e Mantova.

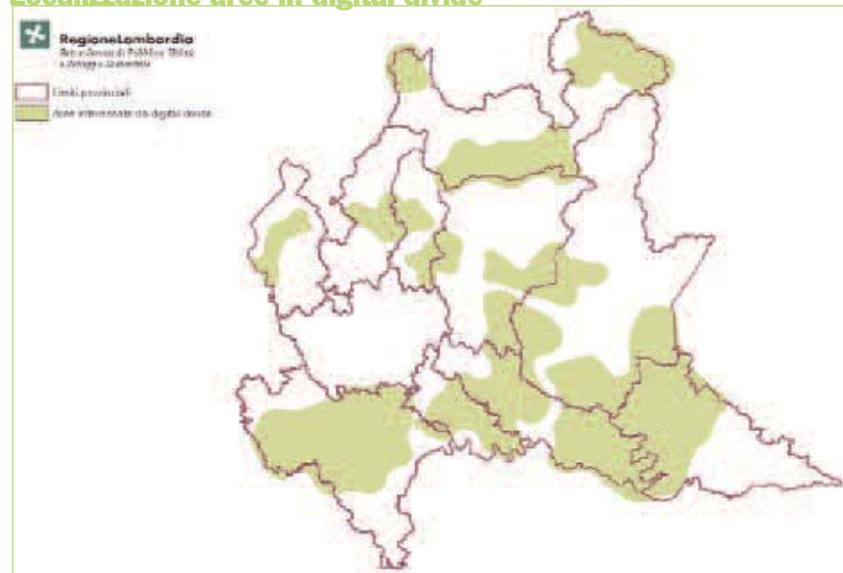
Si tratta di aree pianeggianti la cui dispersione della densità abitativa rende improbabile investimenti da parte di operatori di telecomunicazioni. L'appetibilità di un'area da parte di un pri-

vato è, infatti, direttamente proporzionale alla concentrazione del bacino di utenza potenziale.

Il restante digital divide è, invece, distribuito, a macchia di leopardo, nelle zone montuose della Lombardia, dove oltre alla scarsa densità abitativa, anche l'orografia può costituire un ulteriore impedimento tecnico sia alla posa di nuovi cavi, sia alla trasmissione di un segnale wireless.

Molti dati, molte informazioni che crediamo possano essere utili anche all'azione amministrativa. Non resta che accogliere il suggerimento del Presidente della Regione Formigoni che, nella sua prefazione, invita "tutti gli operatori dei servizi di pubblica utilità a leggere questo utile ed interessante volume, perché insieme a loro e agli Enti Locali vogliamo realizzare l'obiettivo di una sempre migliore qualità dei servizi lombardi di pubblica utilità".

Localizzazione aree in digital divide



Una società inglese per il trasporto pubblico locale

Da Lecco a Londra in autobus

di Paolo Covassi

Sono partiti dalla provincia di Bergamo, acquisendo la società che offriva il trasporto extraurbano, si sono allargati a Brescia, Como, Cremona, Lecco e poi ad altre province fuori Lombardia. Non contenti si sono dati anche al trasporto urbano e oggi Arriva Italia ha una rete di trasporto locale capillare e a quanto pare efficienti. Siamo andati a verificarlo incontrando Marco Piuri amministratore delegato di Arriva Holding Italia, emanazione italiana di Arriva società internazionale con sede madre a Londra, specializzata nel trasporto pubblico locale.

In poco più di sei anni Arriva Italia, attraverso una politica di acquisizioni, una rete capillare di trasporto pubblico locale, e non solo, in tutto il nord Italia. Cosa vi ha spinto a investire in questo settore nel nostro Paese?

Arriva Italia fa parte del gruppo europeo riconducibile ad Arriva plc, società di diritto inglese quotata alla Borsa di Londra.

Si tratta di una vera e propria public company senza azionisti di riferimento (in genere investitori istituzionali con quote che non superano il 6-7% del capitale), presente in 12 Paesi europei che da lavoro ad oltre 40.000 persone e con un fatturato di circa 3 miliardi di euro.

Arriva si colloca tra i leader a livello mondiale nel settore del trasporto pubblico di persone (con i diversi modi: treno, autobus, servizi marittimi) ed ha lo specifico obiettivo di essere riconosciuto come il più importante ed efficiente operatore in Europa.

Direi che appare per così dire scontato che un'azienda di questa natura abbia deciso di essere presente in maniera significativa in Italia: il nostro Paese, infatti, per dimensioni del mercato, è la terza realtà europea (dopo Germania e Francia).

Come giustamente ha detto è stato a partire dal 2002

che il gruppo ha avviato la sua esperienza in Italia acquisendo dal gruppo Pesenti le aziende di tpl attive tra Bergamo, Brescia e Lecco. Progressivamente questa presenza si è estesa in altre zone del nord del Paese ed oggi Arriva Italia opera servizi in Piemonte, Liguria, Lombardia (dove all'originario "gruppo SAB" si sono aggiunte le aziende di Cremona e Como) e Friuli Venezia Giulia. I numeri di Arriva in Italia oggi sono i seguenti: 11 aziende controllate/partecipate dalla holding, oltre 3500 persone, 2500 autobus per oltre 100 milioni di bus*km, più di 300 milioni di euro di fatturato.

Il tpl è il nostro "mestiere", la nostra volontà è di continuare a crescere con l'obiettivo di proporre soluzioni efficaci per la mobilità delle persone. Vede, una delle cose paradossali del nostro Paese è che tutti fanno dichiarazioni e proclami in merito alla necessità di garantire una qualità della vita più alta, ed in questo contesto, una mobilità più efficiente ed efficace anche in relazione ai problemi dell'ambiente. Il punto è che, a valle dei proclami, si assiste da anni ad una sorta di immobilismo ed il settore del tpl, che potrebbe essere una delle leve principali su cui agire, è la cenerentola dei servizi di pubblica utilità e si dibatte da tempo in una crisi

Dove opera Arriva



strutturale. Ecco, noi crediamo nel valore del nostro lavoro e siamo convinti che prima o poi sarà necessario muoversi nella direzione di valorizzare il trasporto pubblico collettivo come già avviene in altri Paesi e vogliamo giocare un ruolo non marginale in questo processo.

“Miglioramento del servizio, l’innovazione e il marketing sono i motori del successo nello sviluppo delle nostre attività”. Ci può sinteticamente spiegare con esempi questi “motori”?

Lei fa riferimento ad uno degli slogan utilizzati a livello europeo dal Gruppo Arriva. In alcuni Paesi (penso ad esempio al Portogallo o al Regno Unito) l’attività di trasporto collettivo non è sussidiata e deve quindi reggersi esclusivamente sulla capacità di attrarre clienti che acquistino il biglietto.

Come in ogni attività crediamo che sia sempre possibile innovare, modificare un processo, cambiare l’approccio ai problemi per trovare soluzioni più efficaci. La nostra sfida (che insieme è anche una proposta) agli enti regolatori ed ai clienti è quella di proporre un servizio di qualità crescente utilizzando al meglio, in modo efficiente ed efficace le risorse disponibili. Siamo convinti che sia un gioco “win-win”, cioè dove è possibile produrre vantaggio per tutti gli attori. Gli

I numeri di Arriva Italia

Azienda	N. dipendenti	N. autobus	Fatturato €.	Km totali
SAB - Bergamo	405	419	37.331.000	13.751.000
SIA - Brescia	369	304	32.805.000	12.675.000
SAIA - Brescia	158	165	18.187.000	7.875.000
SAL - Lecco	105	103	8.849.000	3.597.000
KM - Cremona	121	108	10.452.000	4.383.000
TT - Trieste	832	273	66.289.000	13.717.000
RTL - Imperia	34	27	2.322.000	1.007.000
SAF - Udine	622	465	58.656.000	21.330.000
SADEM - Torino	138	98	14.614.000	6.563.000
SAPAV - Pinerolo	197	147	14.624.000	7.553.000
ASF - Como	538	317	39.151.000	12.564.000
Totale Arriva Italia	3.519	2.401	303.280.000	105.015.000

enti locali chiedono un servizio adeguato e di qualità cercando di ottimizzare le risorse a loro disposizione ovviamente nella consapevolezza che si tratta di un servizio universale. I cittadini/clienti domandano un’offerta di trasporto efficace che garantisca loro una mobilità adeguata alle esigenze ad un costo congruo e compatibile. Gli operatori come noi sono chiamati a produrre un servizio appetibile, costruendo nel tempo aziende solide ed affidabili capaci di generare valore. A maggior ragione quando si è una azienda privata. Gli esempi sono molti: per citarne alcuni, ridisegno di reti per rispondere più adeguatamente alla domanda come è stato fatto ad esempio a Brescia o in Piemonte, l’introduzione di sistemi per la gestione delle flotte di autobus o di sistemi per favorire i clienti con disabilità (per esempio i non vedenti come è accaduto in Friuli Venezia Giulia).

Tra i vostri valori c’è al primo posto il rispetto delle diverse comunità locali che servite. Cosa significa in concreto? In altri termini, quali rapporti avete con gli Enti Locali dei territori in cui operate?

Gli enti locali sono insieme il nostro “cliente istituzionale” ed il regolatore del sistema del tpl. Una buona relazione con gli enti locali è decisiva per la nostra realtà: innanzitutto occorre essere percepiti come un partner che contribuisce attivamente alla soluzione dei problemi, aiutando l’ente locale a leggere la situazione e proponendo in modo pro-attivo possibili risposte. Va ricordato che le nostre aziende costituiscono, per così dire, una sorta di “patrimonio” per il territorio di appartenenza. Hanno una storia in alcuni casi di più di cento anni, hanno visto coincidere le vite lavorative e non solo di molti cittadini con la storia dell’azienda, hanno accompagnato lo sviluppo delle

città e dei territori. Noi siamo ben consapevoli di questo ed il nostro impegno innanzitutto è quello di proseguire e valorizzare questa storia. Crediamo che l'apporto del gruppo Arriva sia molto attento a tutto questo, a partire dalla valorizzazione del marchio e del management locale. Fare parte del nostro gruppo significa pertanto cercare di cogliere tutti i vantaggi dell'appartenenza ad una realtà internazionale per metterla al servizio del contesto locale. Certo, è evidente, che ente locale ed azienda sono soggetti differenti, chiamati a svolgere ruoli differenti. In questo senso mi permetto di dire che per l'ente locale può essere un vantaggio avere come interlocutore nella organizzazione del servizio un soggetto terzo, distinto dall'amministrazione locale: cresce la trasparenza, l'efficienza e l'efficacia nell'uso delle risorse e sono più chiare le responsabilità.

Altri valori su cui puntate sono la tutela dell'ambiente e lo sviluppo so-

stenibile del trasporto pubblico. Come perseguite questi valori?

Come dicevo in premessa il tema dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile sono nell'agenda di ogni politico, ente, istituzione. Alla prova dei fatti purtroppo le azioni non sono sempre coerenti con le dichiarazioni. Eppure il tpl è senza dubbio una leva decisiva per andare nella direzione di una maggiore qualità della vita.

Per quanto ci riguarda siamo molto attenti ad ogni iniziativa che permetta di ridurre l'impatto ambientale della nostra attività: riduzione dei consumi (per esempio con una capillare formazione agli autisti negli stili di guida), utilizzo di combustibili via via meno inquinanti, ottimizzazione dei percorsi e delle operazioni di pulizia e di smaltimento, rinnovo delle flotte per ridurre progressivamente l'età media e quindi l'impatto in termini di inquinamento e così via. Un concetto deve però essere chiaro: questa battaglia richiede innanzitutto l'azione ed il coinvolgimento

degli enti locali e dei regolatori del sistema. Si tratta infatti di agire per modificare i comportamenti e le abitudini di tutti noi a favore del mezzo pubblico, di rendere più appetibile il trasporto collettivo (per esempio innalzando la velocità commerciale grazie sedi privilegiate di trasporto) e di favorire l'uso del trasporto collettivo anche in termini di sicurezza.

Quali obiettivi per il futuro?

Crescere nella presenza in Italia, anche in altri modi di trasporto (per esempio nel settore delle ferrovie). Siamo convinti che se cresceremo, vorrà dire che avremo saputo essere credibili nel nostro operato, che avremo conquistato la fiducia dei nostri clienti (a partire da quelli istituzionali), e che saremo stati capaci di proporre soluzioni efficaci.

In questa prospettiva è particolarmente importante la collaborazione tra il pubblico ed il privato, nelle diverse forme e modalità nelle quali si può esprimere. ■



Matchpoint City, un spazio espositivo dedicato agli Enti Locali

In vetrina lo sviluppo del territorio

Conoscere e farsi conoscere o, in altri termini, ampliare il network di fornitori e collaboratori e sviluppare azioni di marketing mirate. Non si tratta di elementi di appannaggio delle sole realtà private: oggi anche gli Enti Locali devono cercare strade che possano metterli in condizione di sviluppare progetti, realizzare opere, servizi di qualità e ai costi migliori, cercando se possibile anche di trarne vantaggi economici. Dove e come si possono realizzare queste operazioni di marketing? Una risposta semplice e immediata sono le esposizioni, le fiere che offrono spazi di incontro tra domanda e offerta. È il caso, per esempio, di Eire, manifestazione del real estate, che nel corso delle sue quattro edizioni si è progressivamente imposta come l'evento in grado di offrire alle istituzioni italiane, a tutti i livelli e dimensioni, un ambito privilegiato per presentare agli operatori e investitori italiani e internazionali, le opportunità di investimento sul proprio

territorio con azioni di marketing mirate. Lo dimostrano le esperienze della Provincia di Lecco e del Comune di Cinisello, entrambi espositori della scorsa edizione di Eire, presentate in queste pagine.

In questo ambito si colloca una delle novità della prossima edizione, che sarà dal 9 al 12 giu-

gno 2009, Matchpoint City, uno spazio espositivo e di comunicazione dedicato interamente alle amministrazioni locali italiane di media e piccola dimensione. L'Italia è un Paese ricchissimo di opportunità dal punto di vista della qualificazione, riqualificazione o sviluppo del suo territorio. Basti pensare ai centri storici, ai borghi rurali, ai patrimoni immobiliari pubblici, ai porti e waterfront o alle aree industriali dismesse o da realizzare con nuove strutture ad uso commerciale o di servizi.

Molti Comuni italiani hanno in cantiere importanti opportunità di sviluppo che troppo spesso non diventano progetti esecutivi per mancanza dei giusti partner o per mancanza dei giusti strumenti operativi. Matchpoint City è il luogo dove, a costi contenuti, è possibile presentare tali opportunità di investimento ancora in fase progettuale, incontrare operatori del settore immobiliare disposti a investire o a suggerire spunti migliorativi e di sviluppo, e nello stesso tempo conoscere nuove realtà imprenditoriali o istituzionali che possono diventare partner del progetto e visionare modelli di sviluppo del territorio già realizzati altrove. Partecipare a Matchpoint City può essere una grande occasione, in particolare se accompagnata dalla presenza del Sindaco o di un Assessore impegnato in questo ambito.

Le molte opportunità per i Comuni, soprattutto quelli medio-piccoli, ovvero la maggioranza, di intervenire per la qualificazione, riqualificazione e sviluppo del territorio possono restare lettera morta perché non sono state individuate le risorse, non è stato sviluppato un chiaro e preciso percorso progettuale e realizzativo.

“L'idea di Matchpoint City” ci dicono gli organizzatori “è proprio quella di creare uno spazio apposito all'interno di Eire per verificare tali ipotesi e renderle progetti concreti di sviluppo, in un rapporto maturo con il mercato e con tutti i possibili protagonisti della trasformazione del territorio. Chi avrà maggior beneficio da questa iniziativa saranno sicuramente i piccoli comuni. Più in generale, con un completo allestimento base e con costi contenuti, sarà possibile per i soggetti che governano il territorio e le città italiane, presentare i propri progetti e confrontarsi con le realtà più grandi e più importanti. In soli quattro giorni, infatti, avranno modo di ricevere indicazioni dal mercato e instaurare rapporti che altrimenti sarebbe stato molto più lungo, complesso e costoso riuscire a realizzare. Velocizzando di gran lunga i tempi delle decisioni di messa in atto dei propri progetti di sviluppo”.



Infrastrutture per il territorio, infrastrutture per l'Expo

Uno sguardo che va oltre il 2015

di Paola Pucci Politecnico di Milano, Dipartimento Architettura e Pianificazione

L'elenco delle opere infrastrutturali "essenziali" e "connesse" che figurano nel Dossier di candidatura dell'Expo sono, nella maggior parte dei casi, opere previste da anni nella programmazione infrastrutturale regionale.

Si tratta di interventi che hanno livelli di progettazione differenti, altrettanto differenziata copertura finanziaria, cronoprogrammi che in alcuni casi superano temporalmente il 2015.

Le opere che non hanno copertura finanziaria certa sono perlopiù interventi di potenziamento della rete del trasporto pubblico che disegnano ancora una volta uno scenario di offerta fortemente "milanocentrica", incapace di catturare una mobilità trasversale che è già una realtà in un territorio densamente urbanizzato e caratterizzato da intensi scambi giornalieri come l'ambito pedemontano.

Il quadro degli interventi infrastrutturali risulta dunque prevalentemente orientato alla costruzione di opere autostradali, per le quali potrebbe essere necessario rivedere i piani finanziari, contestualmente alla realizzazione dei progetti definitivi. Si tratta di:

- progetti di autostrade che soffrono dei condizionamenti tecnici da "grande opera" che rendono più problematico rispondere anche a domande di mo-



- progetti di collegamento trasversale che definiscono un nuovo ring di assi tangenziali a Milano dilatato e proteso verso le province pedemontane che fatica ad essere riconosciuto negli strumenti di governo del territorio;
 - opere che traducono una cultura del progetto, nei migliori dei casi, "estetizzante" che decora cioè il manufatto o realizza opere di mitigazione che eludono le questioni di integrazione al contesto (si veda la superstrada Boffalora-Malpensa);
 - progetti che sono stati interessati da iter concertativi per la costruzione del consenso dagli esiti incerti che richiamano l'attenzione sulla necessità di avere procedure trasparenti per la gestione del consenso, come avviene in altri paesi europei (si veda la Francia con il Débat public).
- In un quadro di incertezza sui finanziamenti e in una congiuntura economica negativa che ha portato all'attenzione del dibattito pubblico sull'Expo posizioni che hanno sottolineato la necessità di

ridimensionare i programmi, razionalizzando cioè gli investimenti e privilegiando opere capaci di creare esternalità positive sul lungo periodo per il territorio, l'evento dell'Expo potrebbe rappresentare l'occasione per valutare con attenzione le priorità progettuali, superando quindi l'elenco delle opere privo di programmazione territoriale, oltre che finanziaria e operativa.

La sfida per gli enti coinvolti riguarda la capacità di dare priorità a quelle opere in grado di tenere insieme le reti lunghe e le reti corte, valutando le priorità in base alle politiche di sviluppo del territorio, che non potranno esaurirsi con l'Expo.

Non si tratta "solo" di privilegiare quei progetti capaci di rispondere a esigenze di spostamento eterogenee nei tempi e nei modi d'uso delle reti e del territorio, ma di valorizzare l'investimento infrastrutturale in un'ottica territoriale.

Questo dà centralità ad azioni integrate di accompagnamento dei progetti infrastrutturali come condizione necessaria per inscrivere in un progetto territoriale interventi che richiedono ingenti investimenti, mobilitano risorse, saperi, interessi anche conflittuali e che, come tali non possono essere trattati unicamente come risposta a una domanda di mobilità, né attivare solo misure di mitigazione che si traducono in soluzioni di giustapposizione del manufatto al contesto. Questo non vuol dire che si debba procedere sempre e co-

munque a densificare lungo i tracciati e sui nodi, come forma di compensazione finanziaria e di "ritorno" degli investimenti per la realizzazione del manufatto - come sembra suggerire la legge regionale n. 15/2008 "Infrastrutture d'interesse concorrente statale regionale".

Piuttosto si tratta di inscrivere l'opera in uno scenario di trasformazione del territorio a cui partecipano anche altre politiche integrate. Si tratta di migliorare la qualità delle infrastrutture da realizzare in riferimento al loro inserimento nel contesto, come insegnano i casi olandese che, anche dell'ultimo Documento Nazionale di Pianificazione Spaziale *Making space, sharing space*, esplora indirizzi, intenzioni e scenari possibili di trasformazione del territorio a partire da progetti sperimentali tra i quali figurano infrastrutture inserite in programmi integrati, ma anche la nota esperienza di Barcellona di "re-mapping" della città anche grazie alla riprogettazione di infrastrutture, come anche quella francese con i progetti di Bernard Lassus (Autostrada A85 Angers Tours), dell'Equipe Luscher (L2 a Marsiglia, A7 da Berges du Rhône a Valence), di Odile Decq (Viadotto e centro gestione delle autostrade di Nanterre), di Desvigne & Dalnoky per l'inserimento paesaggistico della linea e delle stazioni del Tgv Mediterranée.

Si tratta, inoltre, di individuare strumenti per ridistribuire le esternalità positive generate dalle nuove in-

frastrutture, recuperando cioè le plusvalenze (incremento di valore dei suoli e degli immobili, aumento per alcuni nodi dell'accessibilità), per reinvestirle anche in opere di miglioramento delle condizioni generali di mobilità, come accade abitualmente negli Stati Uniti con le tasse di scopo, modulabili per soggetto e oggetto di imposta, oltre che per ambito territoriale di applicazione, per catturare il valore generato dalla nuova infrastruttura, garantendo così i principi di responsabilità (chi consuma paga) e di equità sociale (chi beneficia di un investimento concorre al suo pagamento).

Il panorama di esperienze internazionali traccia un quadro di azioni possibili a partire da un approccio integrato al progetto di infrastruttura che, oltre a svolgere le prestazioni tecniche per le quali è stato progettato, se accompagnato e iscritto entro quadri d'azione condivisi, può funzionare come "acceleratore" di processi di riqualificazione/riorganizzazione/trasformazione e di valorizzazione del territorio. ■



MATCHPOINT CITY

SPUNTI E IDEE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO

MATCHPOINT CITY: UN'OPPORTUNITÀ PER LE AMMINISTRAZIONI LOCALI

Il territorio italiano è ricchissimo di opportunità dal punto di vista della qualificazione, riqualificazione o sviluppo del suo territorio. Alcuni esempi:

- CENTRI STORICI
- BORCHI RURALI
- TRASFORMAZIONE DI PATRIMONI IMMOBILIARI PUBBLICI
- PORTI E WATERFRONT
- AREE INDUSTRIALI DISMESSE
- AREE URBANE DA SVILUPPARE AD USO COMMERCIALE

COME PUÒ UN'AMMINISTRAZIONE LOCALE CONFRONTARSI CON IL MERCATO?
COME PUÒ VERIFICARE LE IPOTESI DI TRASFORMAZIONE?

MATCHPOINT CITY È UNO SPAZIO ESPOSITIVO E DI COMUNICAZIONE ALL'INTERNO DI EIRE 2009 DEDICATO ALLE AMMINISTRAZIONI LOCALI ITALIANE DI MEDIA E PICCOLA DIMENSIONE CHE PERMETTERÀ LORO DI:

- CONOSCERE LE DINAMICHE E I PROTAGONISTI DI PROGETTI GIÀ AVANZATI O REALIZZATI IN ALTRE CITTÀ
- RACCOGLIERE IDEE E SPUNTI NEL CONFRONTO DIRETTO CON SVILUPPATORI, ARCHITETTI E PROGETTISTI PRESENTI IN FIERA
- VERIFICARE LE IPOTESI DI TRASFORMAZIONE CON IL MERCATO
- PROMUOVERE E FAR CONOSCERE AL MERCATO LE PROPRIE OPPORTUNITÀ
- INCONTRARE NUOVI PARTNER PER SVILUPPARE I PROPRI PROGETTI

EIRE E IL MARKETING TERRITORIALE

Nel corso delle sue quattro edizioni EIRE si è progressivamente imposta come l'evento in grado di offrire alle istituzioni italiane, a tutti i livelli e dimensioni, un ambito privilegiato per presentare agli operatori e investitori italiani e internazionali, le opportunità di investimento sul proprio territorio con azioni di marketing mirate.

I DATI DELL'ULTIMA EDIZIONE DI EIRE

- 35.745 MQ DI AREA ESPOSITIVA
- 395 ESPOSITORI (6% DI PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)
- 51 PAESI PRESENTI
- 19.177 OPERAZIONI PROFESSIONALI
- 365 GIORNALISTI ACCREDITATI
- OLTRE 110 TRA CONVEGNI, SEMINARI ED EVENTI TENUTI DAGLI ESPOSITORI NEGLI STAND
- 200 PRESENZE TRA SINDACI E ASSESSORI DI COMPETENZA ITALIANI

LA PRESENZA ESPOSITIVA



La partecipazione a **Matchpoint City** prevede un investimento di 25.000 euro che permette di ricevere indicazioni dal mercato, verificare ipotesi di lavoro e creare rapporti che sarebbe molto più lungo, complesso e costoso riuscire a riprodurre.

Penserà a tutto lo staff di **Matchpoint City**: area espositiva, allestimento e importanti azioni di comunicazione.

MATCHPOINT CITY PROPONE:

- UNA PRESENZA ESPOSITIVA SU DI UN'AREA DI 32 MQ
- UN ALLESTIMENTO FUNZIONALE DOTATO DI RECEPTION, UFFICIO E SALOTTINO INCONTRI
- UN SUPPORTO MULTIMEDIALE E DUE CARTELLONI ATTRAVERSO I QUALI PRESENTARE SINTETICAMENTE IL PROPRIO TERRITORIO
- UNA HOSTESS PER L'ACCOGLIENZA DEI VISITATORI E IL PRESIDIO DELLO STAND
- UN INVIO A TUTTI GLI OPERATORI REGISTRATI ALL'EVENTO DI UNA "SCHEDA" RELATIVA ALLA PROPRIA PRESENZA
- COMUNICAZIONE, SUL SITO DELLA MANIFESTAZIONE, DELLE OPPORTUNITÀ PRESENTATE, VISIBILE A TUTTI GLI INTERESSATI
- DIECI INVITI A DISPOSIZIONE PER FARE ACCEDERE ALLA MANIFESTAZIONE I PROPRI INVITATI
- UNA PAGINA SUL CATALOGO UFFICIALE DELLA MANIFESTAZIONE
- UN ARTICOLO PUBBLICATO SU EIRE MAGAZINE (BIMESTRALE UFFICIALE DI EIRE) DEDICATO ALLA PRESENTAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE



SEDE DI MILANO

VIA ACHILLE PAPA, 30
20149 MILANO (ITALY)
TEL. +39 02 31911911
FAX +39 02 31911920
E-MAIL: MATCHPOINTCITY@GESTIONEPIERE.COM
WWW.ITALIAREALESTATE.IT

SEDE DI ROMA

VIA UMBRIA, 15
00187 ROMA (ITALY)
TEL. +39 06 97841052
FAX +39 06 97841061
E-MAIL: MATCHPOINTCITY@GESTIONEPIERE.COM
WWW.ITALIAREALESTATE.IT

Nel Bresciano le infrastrutture aiutano lo sviluppo economico

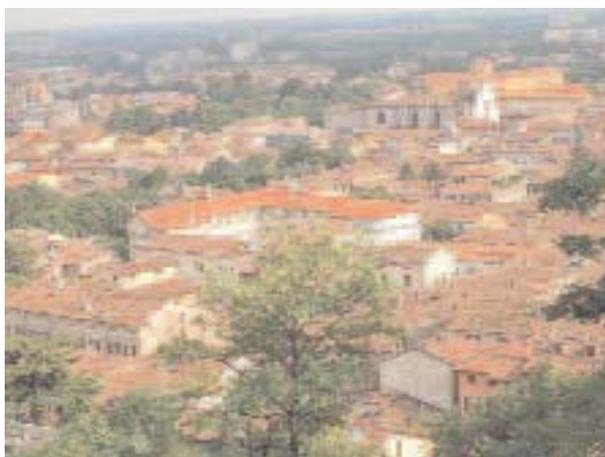


In provincia spesi 2 miliardi di euro in strade

a cura di **Lauro Sangaletti**

«La Provincia gestisce direttamente i 2000 chilometri della rete viabilistica bresciana oltre, ovvio, a programmare e attuare interventi e progetti.

Tracciare un bilancio dell'assessorato ai lavori pubblici



e del ruolo della Provincia - nel settore delle infrastrutture è facile”, spiega Mauro Parolini, alla guida da ben 9 anni dell'assessorato più importante di palazzo Broletto. “Lo riassumo attraverso due cifre. Dal 2000 ad oggi abbiamo investito nel miglioramento delle strade 688 milioni di euro che salgono, contando anche i fondi di Anas, Regione, Comuni, a circa 1,7 miliardi di euro.

Siamo partiti dalla ricognizione della situazione per passare alla programmazione dei lavori, tutti ricondotti ad un quadro generale, come se si trattasse di comporre un grande 'puzzle'. Sono stati eliminati incroci e curve pericolose,

strette, attraversamenti dei centri storici, messo in sicurezza gallerie, tunnel e ponti. Abbiamo realizzato devianti, circonvallazioni, rotatorie, nuove strade che, già oggi, permettono di collegare fra loro tutte le aree del territorio e raggiungere le grandi direttrici della viabilità autostradale.»

Quali sono i progetti più immediati?

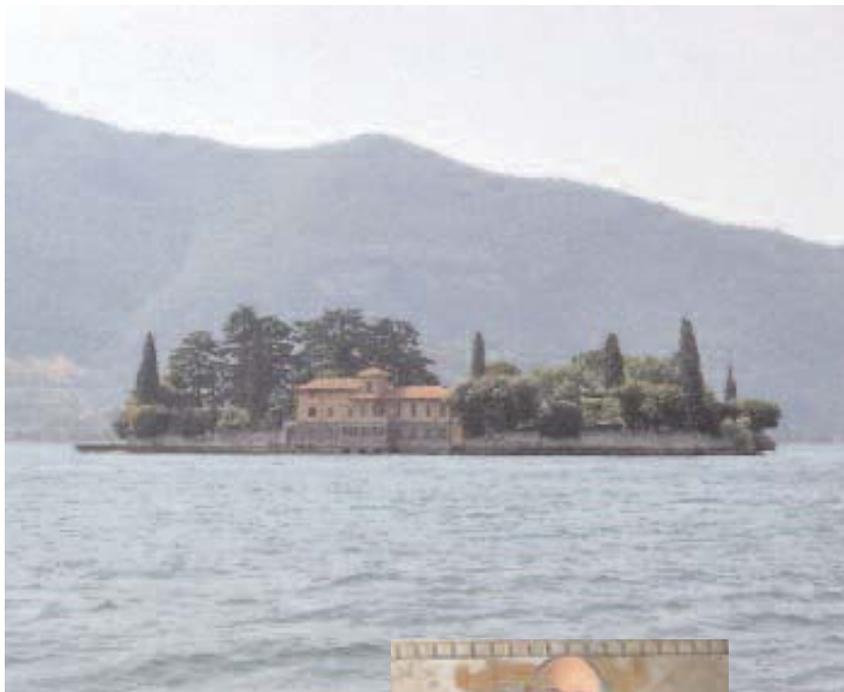
Pur continuando ad investire nel miglioramento delle strutture esistenti l'attenzione principale è ora rivolta al completamento della viabilità delle valli. In Valle Sabbia sono già stati finanziati interventi per 110 milioni di euro per la

variante fino al lago d'Iseo e, con fondi Anas quella di Vobarno. Ripartono i cantieri di Anas di ammodernamento della statale 42 in Valle Camonica da 230 milioni di euro e si intravede, finalmente, la possibilità di iniziare la costruzione del tratto centrale dell'autostrada della Valtrompia con un investimento di 250 milioni. Due delle società autostradali partecipate dalla Provincia sono depositarie dei due più importanti progetti per Brescia. Da un lato partiranno i lavori di 'BreBeMi', la realizzazione cioè del nuovo collegamento autostradale fra Brescia, Bergamo e Milano, opera da 1,5 miliardi di euro, mentre sono già in corso i lavori di costruzione da parte di Centro Padane spa, della 'Corda molle' - costo 350 milioni - nuovo tratto a 4 che raccoglie tutto il traffico a sud di Brescia tra Ospitaletto e Montichiari. Ho infine rilanciato il progetto di realizzazione della 'tangenziale est' che completerebbe l'anello viario attorno al capoluogo.

Quanto incideranno queste opere sullo sviluppo del territorio?

Interventi stradali rilevanti come quelli previsti sul territorio bresciano hanno un'immediata ricaduta in termini di lavoro, anche per i soggetti bresciani. Quella dell'investimento in opere pubbliche è una delle classiche soluzioni anticrisi. Ma penso che le strade servano soprattutto a rendere stabile e solido lo sviluppo, facilitando lo spostamento di persone e merci

E a questo proposito mi



Mauro Parolini
assessore ai lavori
pubblici della
Provincia di Brescia

sembra che le numerose richieste di insediamenti sul territorio bresciano di aziende del comparto logistico siano un riconoscimento dell'efficienza della rete stradale esistente e un atto di fiducia rispetto alla realizzazione delle opere programmate.

Come si è sviluppata la collaborazione con i comuni?

Gli Accordi di programma sono lo strumento principe utilizzato dalla Provincia in questi anni per trovare un'intesa con i Comuni. Sono efficaci perché individuano esattamente, e in modo vincolante, gli obiettivi, le risorse e gli impegni reciproci. Per di più costituiscono un sistema snello per la costruzione del consenso sulle opere da realizzare. Proprio per questi motivi hanno prodotto adesioni molto ampie in tutto il bresciano. Hanno inoltre

consentito di coinvolgere risorse aggiuntive per concretizzare interventi significativi sulle rete stradale bresciana. L'accordo con i comuni ci ha permesso di realizzare prima e meglio le molte opere che abbiamo completato in questi anni.

Quanto al rapporto fra crisi e investimenti in opere pubbliche non c'è dubbio che impegni economici significativi nel comparto hanno la loro valenza. Contribuiscono, a mio avviso - conclude l'assessore provinciale ai lavori pubblici Parolini - a rivitalizzare il mercato e, in seguito, rendono più solida la ripresa. ▀

Il rilancio e lo sviluppo della provincia di Lecco

Su quattro direttrici “Il gran Borgo che s’incammina a diventar città”

Valorizzare il territorio, questo il concetto che sta alla base del progetto “Genius Loci della Brianza, dei Monti e dei Laghi lecchesi”, presentato in occasione di Eire 2008 dalla Provincia di Lecco e dalla Camera di Commercio. “Le qualità paesaggistiche del territorio della provincia di Lecco” ci dice Emanuele Panzeri, Assessore al territorio della Provincia, “costituiscono un patrimonio unico che acquisisce ulteriore valore anche in relazione alla sua collocazione nel contesto regionale.

Abbiamo voluto avviare un percorso che dovrà conti-

nuare anche in vista di un evento di straordinario rilievo come l’ Expo 2015. Un appuntamento che richiede il protagonismo di tutti per rafforzare l’immagine della provincia di Lecco in Lombardia, in Italia e nel mondo, che coinvolge tutte le Istituzioni e le componenti sociali e che insieme dobbiamo saper programmare per attivare tutte le potenzialità”.

Il territorio della Provincia di Lecco è di certo una piattaforma-corridoio di notevole importanza per il nord Italia nel suo collocamento a

scala europea, trovandosi al crocevia dei corridoi 1 e 5 ed in prossimità dei transiti internazionali verso Svizzera e nord Europa. Linee ferroviarie importanti garantiscono il collegamento tra Provincia di Sondrio e Valsassina con la conurbazione della Grande Milano e della nascente Provincia di Monza e della Brianza, mentre il sistema viabilistico pedemontano è fondamentale nella connessione con Como e Bergamo. “In questo senso” prosegue l’assessore Panzeri “fra i 10 progetti del PTCP assume importanza quello relativo all’integrazione della nuova Pedemontana nella rete viabilistica provinciale. Stiamo sviluppando lo studio di fattibilità per ricordarci allo svincolo che passa 1,5 km più a sud”.

Sono quattro le direttrici su cui si muove il progetto Genius Loci:

- Riqualficazione micro e macro infrastrutturale: azioni mirate alla realizzazione, al potenziamento, alla qualificazione delle infrastrutture del territorio provinciale;
- Esplorazione culturale e tutela attiva del territorio: azioni mirate alla valorizzazione del patrimonio culturale (materiale ed immateriale) del territorio provinciale attraverso il potenziamento della re-



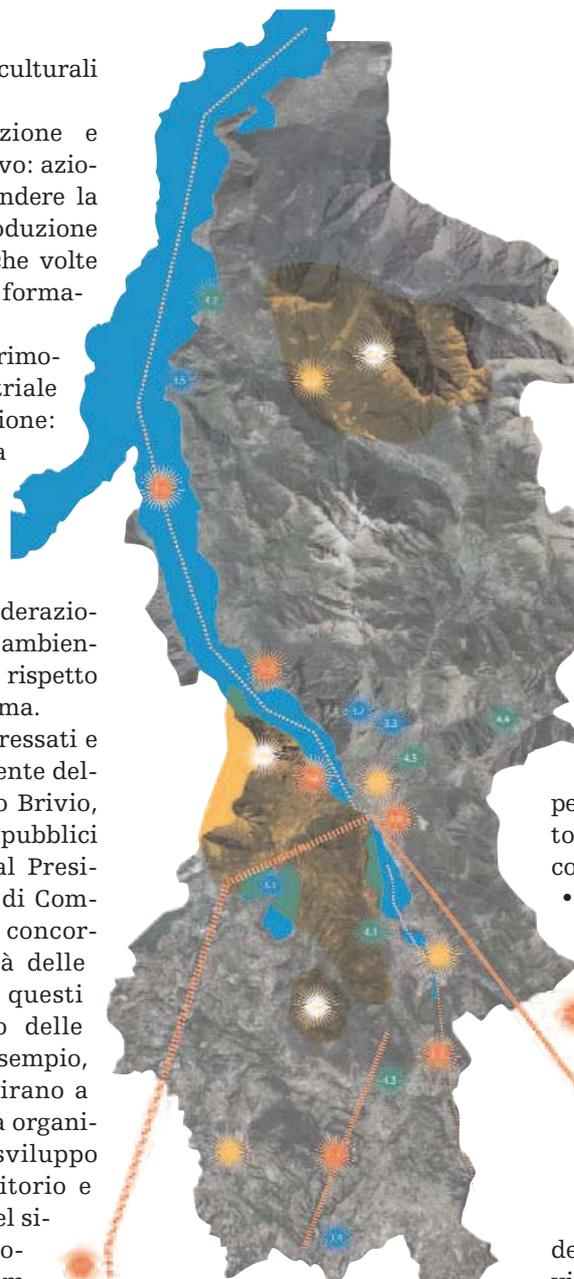
te delle identità culturali ed ambientali;

- Ricerca, innovazione e sviluppo produttivo: azioni mirate a diffondere la cultura della produzione attraverso politiche volte alla ricerca e alla formazione;
- Recupero del patrimonio archeoindustriale ed ecovalorizzazione: azioni miranti a migliorare la qualità di vita all'interno del territorio provinciale in considerazione di un impatto ambientale nel massimo rispetto dell'ecosociosistema.

"Tutti i soggetti interessati e coinvolti, dal Presidente della Provincia Virginio Brivio, al collega dei Lavori pubblici Armando Volontè, al Presidente della Camera di Commercio Vico Valassi concordano sulla necessità delle opere previste in questi settori. Nell'ambito delle infrastrutture, per esempio, le opere previste mirano a sostenere in maniera organica e coordinata lo sviluppo sostenibile del territorio e per la promozione del sistema produttivo provinciale nel suo complesso".

Nel progetto presentato fanno parte della riqualificazione micro e macro infrastrutturale 5 interventi:

- la riqualificazione della statale 639 Lecco-Bergamo: si tratta in sostanza di un tracciato nuovo che interessa i Comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte, il cui obiettivo è



rendere più rapido il percorso tra Lecco e Bergamo decongestionando i centri abitati;

- la riqualificazione della linea ferroviaria Milano-Monza-Molteno-Lecco: le opere previste riguardano sostituzione di passaggi a livello, rimodulazione delle stazioni, elettrificazio-

1. Riqualificazione micro e macro strutturale

- 1.1 Riqualificazione SS 639 Lecco Bergamo
- 1.2 Riqualificazione linea ferroviaria Milano-Monza-Molteno-Lecco
- 1.3 Idrovia Adda
- 1.4 Nuovo attracco battelli e navigazione a Valmadrera
- 1.5 Navigabilità del Lago di Lecco
- 1.6 Polo logistico del Bione
- 1.7 Raddoppio ferroviario Carnate-Usmate-Airuno
- 1.8 Ciclovía dei laghi tratta Lecco-AbbadiaPisate ciclabili 100 Km - 380

2. Esplorazione culturale e tutela attiva del territorio

- 2.1 Distretto culturale Valsassina e Valvarrone
- 2.2 Terme di Tartavalle a Taceno
- 2.3 Villa Greppi a Monticello Brianza
- 2.4 Eco museo del Distretto Culturale dei Monti e dei Laghi
- 2.5 Polo espositivo e Museale di Lecco
- 2.6 Valorizzazione enogastronomica dei Colli di Brianza
- 2.7 Fondazione culturale Santa Maria del Lavello

3. Ricerca, innovazione e sviluppo produttivo

- 3.1 Polo industriale ecologicamente attrezzato in Brianza
- 3.2 Polo Universitario e Palazzo dell'Economia a Lecco
- 3.3 Progetto Campus Point a Lecco
- 3.4 Polo congressuale meratese e Fiera di Osnago
- 3.5 Centro congressuale di Villa Monastero a Varenna

4. Recupero del patrimonio archeo industriale ed ecovalorizzazione

- 4.1 Consonno di Olginate: ex Parco tematico
- 4.2 Cotonificio Cantoni di Bellano
- 4.3 Stazioni e aree intermodali lungo la linea ferroviaria Lecco-Monza. Il caso di Olgiate Molgora
- 4.4 Borghi storici di Morterone
- 4.5 Ex Area Garabuso a Lecco

ne totale della linea, nuova illuminazione, nuovi sottopassaggi pedonali, parcheggi. Il tutto per aumentare il comfort di viaggio;

- l'idrovia Adda: l'intervento, volto a rendere navigabile un tratto di fiume Adda prevalentemente per scopo turistico ricreativo, interessa il fiume Adda dal Lago di Garlate all'imbocco

del Naviglio di Paderno

- il porto di Valmadrera: il progetto prevede la realizzazione di un attracco battelli con pontile e zona rimessaggio sul Lario ed è uno degli interventi riconosciuti prioritari dal Piano Territorio Coordinamento Provinciale vigente;

- la navigabilità del Lago di Lecco: il sistema dei porti turistici nella sponda in provincia di Lecco è organizzato su 25 scali che paiono principalmente concentrati nella zona a nord del lago. Attualmente le linee del trasporto lacuale sono organizzate a favore del trasporto di persone, fornendo un servizio fortemente orientato alla fruizione turistica del lago. Le prospettive di sviluppo del sistema di trasporto lacuale comportano progetti ecosostenibili, a fronte del valore del lago quale grande patrimonio della risorsa idrica avente crescente valenza strategica e in considera-



zione della sua rilevanza paesistico – ambientale. In tale senso la Provincia è impegnata nella definizione di un Piano di Settore delle rive lacuali, in coordinamento con la Provincia di Como, volto a stabilire criteri ed indirizzi per la progettazione e realizzazione degli interventi sul demanio lacuale, sia in merito agli aspetti relativi al preminente uso pubblico dello stesso sia per quanto attiene il paesaggio. Anche lo studio di un collegamento con nautici elettrici nel Lago di Garlate e Olginate con prosecuzione fino a Paderone d'Adda può introdurre soluzioni innovative sul trasporto pubblico.

A questi si aggiungono gli inerevanti previsti per le altre direttrici e che fanno di "Genius Loci della Brianza, dei Monti e dei Laghi lecchese" un progetto assai artico-

lato. Sembra molto impegnativo, chiediamo all'assessore Panzeri? "Penso ci siano buoni presupposti sui quali cominciare ad avviare un percorso per costruire un progetto di territorio e di sviluppo urbano per Lecco e per il territorio della Provincia. Un processo che credo debba essere al più presto "istituzionalizzato", attivando un percorso (tavolo, cabina di regia ecc.) tra Enti ed Associazioni che sappia affinare e mettere a punto l'idea di sviluppo che in tanti abbiamo in mente ma che con fatica riusciamo a declinare; individuare un luogo e un modo dove decidere, insieme, come affrontare questa sfida.

Forse Expo 2015 deve proprio essere un'occasione per provare ad "allenare" il territorio a guardare "oltre", per costruire quindi un progetto strategico. Bisogna partire però da subito... il 2015 è adesso". ■

Infrastrutture della Provincia di Lecco

Rete Stradale

Strade urbane e extraurbane 1254 Km complessivi

Superstrada 450 Km complessivi

Sentieri di montagna 597 Km

Vie d'acqua

Strade urbane e extraurbane 1254 Km complessivi

Superstrada 450 Km complessivi

Sentieri di montagna 597 Km

Energia

Acquedotti 1531 Km

Elettrodotti 60% di energia prodotta da energie rinnovabili

Servizi

Linee di traghetti 56 Km

Porti e attracchi 12 porti

Piste ciclabili 100 Km - 380 km (2015)

Mobilità sostenibile con la metrotramvia di Cinisello Balsamo

Un tram chiamato... novità

di Lauro Sangaletti

Il trasporto su ferro è riapparso in molte città europee, l'esempio di Strasburgo è forse il più noto, e in alcune città nord americane nelle quali era stato eliminato. In Italia è tornato a Padova e in altre città tra cui Cinisello Balsamo. Ora si usa il termine "metrotramvia" per sottolineare il contenuto di innovazione; le moderne tecnologie non solo hanno migliorato l'efficienza del sistema, ma lo hanno reso ancor più vantaggioso per l'ambiente. La totale assenza di emissioni inquinanti dei sistemi a trazione elettrica, le moderne soluzioni per il binario e i nuovi veicoli fanno sì che i tram siano silenziosi e confortevoli. Le fermate non presentano barriere architettoniche.

La metrotramvia che collega il centro di Cinisello Balsamo con Milano costituisce un tassello centrale della strategia metropolitana di rafforzamento del trasporto pubblico e un'occasione per migliorare la qualità della mobilità sostenibile. Il lungo percorso per la realizzazione di questa infrastruttura ha formalmente inizio nel 1992 quando si comincia a parlare del ritorno a un trasporto su ferro di tipo leggero. L'occasione viene data dalla promulgazione della Legge 211 che prevede il co-finanziamento dello Stato per la realizzazione di opere infrastrutturali e che individua progetti finanziabili nell'area milanese, tra cui la tramvia. Il



La metrotramvia Cinisello Balsamo-Milano è stata inaugurata lo scorso 7 dicembre 2008 e parte dal centro di Cinisello per arrivare in Piazzale Lagosta a Milano dopo un percorso di 8,5Km

progetto di massima per il finanziamento viene trasmesso al Ministero nel 1994, successivamente Regione, Comune di Milano e Comune di Cinisello Balsamo sottoscrivono l'accordo di programma per la ridefinizione del progetto. Viene abbandonata l'ipotesi originaria che prevedeva la realizzazione di una linea di metropolitana leggera che proceda in sotterranea nel centro cittadino portando a raso il percorso della nuova infrastruttura.

Nel 1999 il percorso mila-

nese non prevede più il capolinea a Garibaldi, ma in piazzale Lagosta.

Nel 2003 Metropolitana Milanese pubblica il bando di gara per l'assegnazione dei lavori per gli 8,5 km che collegano i due capolinea, dopo che l'anno precedente erano stati avviati i lavori per le opere propedeutiche sulla viabilità tra cui il viale che costeggia il Parco Nord, una via alternativa per deviare il traffico dal centro città.

Dopo quattro anni di can-

tieri e di attesa, finalmente è entrata in funzione la nuova linea 31, questo il numero della metrotramvia che dal 7 dicembre 2008 - giorno dell'inaugurazione - collega Cinisello Balsamo con piazzale Lagosta a Milano.

25 fermate lungo il tragitto che corre lungo l'asse storico e commerciale di Cinisello Balsamo e raggiunge, attraverso via Gorki, il viale Fulvio Testi, dove si intreccia con la linea 3 della Metropolitana a Zara e la futura M5 per arrivare poi al capolinea milanese.

Questa moderna infrastruttura rende facilmente accessibili importanti luoghi di interesse pubblico: l'Università Bicocca e il Teatro Arcimboldi, gli ospedali CTO e Bassini, il centro scolastico Parco Nord, il polmone verde del Parco Nord, villa Ghirlanda con il suo parco, il Museo di Fotografia Contemporanea e il futuro Centro Culturale.

Per la città di Cinisello

Balsamo la metrotramvia è considerata tra le realizzazioni più importanti dell'ultimo decennio: un'opera ambiziosa che ha permesso alla città di fare un salto qualitativo sotto il profilo urbanistico, ambientale e della mobilità.

“La metrotramvia – dichiara il Sindaco Angelo Zaninello – si è inserita nel processo di riqualificazione del centro della città, già avviato con la creazione del Museo di Fotografia Contemporanea e collegato alla realizzazione in corso del nuovo Centro Culturale che ospiterà la biblioteca, il centro multimediale e un auditorium”.

Lungo tutto il percorso cinisellese della metrotramvia è stato ridisegnato l'arredo urbano con la posa di nuove pavimentazioni di pregio in porfido e granito, di nuovi impianti di illuminazione, di pensiline di fermata e nuove alberature. Una statua in bronzo dell'artista Cordelia Von Den Steinen denominata “Il grande salto” è stata collocata nell'area riqualificata di via Frova. L'immagine raffigura una donna proveniente da lontano in procinto di giungere nella città di Cinisello Balsamo: vuole simboleggiare il fenomeno di immigrazione che ha caratterizzato la nostra storia e che ha contribuito alla sua crescita sociale e culturale.

Contemporaneamente sono stati riammodernati tutti i sottoservizi attraverso la realizzazione di un cunicolo tecnologico dove sono state inserite le reti fognarie, telefoniche, del gas, dell'acqua e la fibra ottica.

Quanto ai vantaggi ambientali e sotto il profilo della mobilità, la metrotramvia permette trasferimenti agili e veloci tra Cinisello Balsamo e Milano, costituendo un valido concorrente alle auto. In questi primi due mesi di attività, su tutta la tratta, nelle ore di punta, sono stati registrati 2.500 passeggeri. Sempre nell'ottica di favorire la mobilità sostenibile e di incentivare l'utilizzo della bicicletta è stata inaugurata una bicistazione nei locali del Palazzetto dello Sport: un luogo di custodia per i viaggiatori pendolari, ma anche un punto di noleggio in collegamento con il sistema di bike sharing a cui si affianca anche un'officina di riparazione e un punto vendita di ricambi e accessoristica.

“Si è concluso un percorso lungo e complesso – commenta il Sindaco – durato 10 anni se consideriamo anche la progettazione, che ha condotto finalmente all'avvio di un'opera che ha cambiato radicalmente le abitudini di questa città. Siamo all'inizio di un cammino che nei prossimi anni vedrà il rafforzamento del ruolo di Cinisello Balsamo nell'ambito dell'area del Nord Milano. Un'opera di cui siamo orgogliosi e che riteniamo sia un eccellente esempio delle buone pratiche che le amministrazioni comunali possono far conoscere. Per questo abbiamo presentato il progetto nel corso della storia in molte sedi universitarie, anche estere e, non ultima, al salone Eire Expo Italia Real Estate dello scorso anno”. ■

I numeri della tranvia

8,5 km lunghezza del percorso

25 fermate complessive di cui 8 sul territorio di Cinisello Balsamo

350 metri la distanza media tra fermate

20 km orari velocità commerciale

4 minuti frequenza dei passaggi

30 minuti durata dell'intero percorso

35 metri lunghezza vettura

21 vetture in servizio

2500 viaggiatori/h stimati su tutta la tratta all'ora di punta

65 milioni di euro costo delle infrastrutture (cunicolo tecnologico, fognature, pavimentazioni)

55 milioni di euro costo del materiale rotabile

Con il progetto stazioni unificate la città diventa internazionale



di Sergio Madonini

La gestione del territorio può essere ed in molti casi è per un Comune un percorso impervio ma foriero di sviluppi positivi. “Lo pensavamo prima della crisi” ci dice il sindaco di Varese Attilio Fontana, “quando cercavamo soluzioni per ripensare la città, la sua vocazione, il suo rilancio. Ne siamo ancor più convinti oggi in questi tempi di crisi. Certo bisognerebbe ripensare al patto di stabilità...”. Qui si ferma il sindaco che abbiamo incontrato perché ci parlasse del progetto stazioni unificate che interessa il Comune di Varese e di cui il sindaco è ben lieto di parlare.

Come nasce questo progetto e perché?

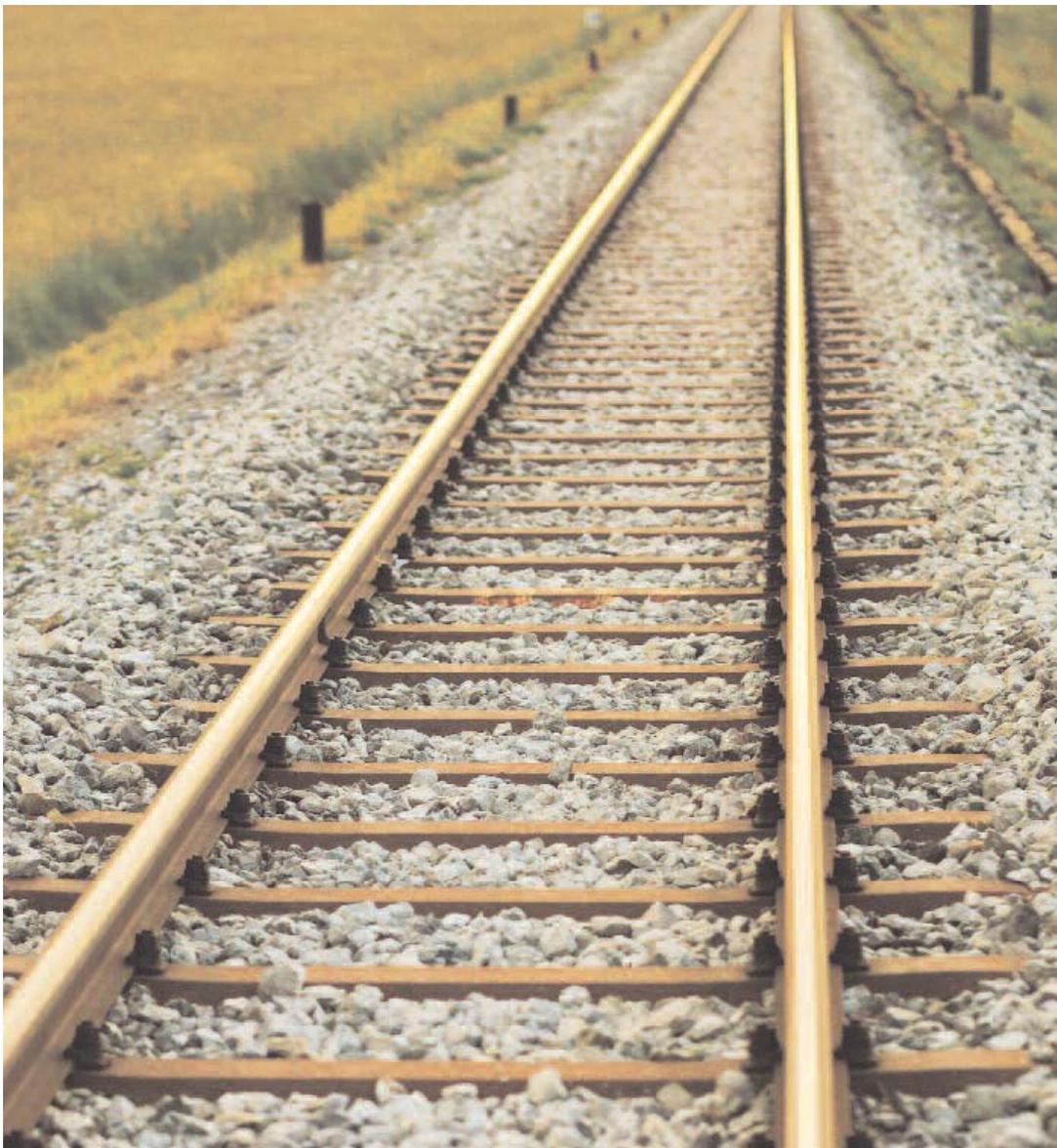
La ragione di fondo sta, credo,

in una piccola opera, piccola rispetto ad altre previste sul territorio regionale, che prevede la realizzazione a breve di un collegamento ferroviario, Arcisate-Stabio, grazie al quale Varese non sarà più una stazione di fine corsa, ma una stazione di carattere internazionale. Attraverso questo peduncolo, le linee che scendono dal Gottardo e dal nord Europa potranno attraversare anche la nostra città e consentirà di potenziare anche il collegamento con Malpensa, che, al di là delle polemiche di questo ultimo periodo, sono convinto tornerà a essere un aeroporto di grande importanza per questa parte d'Europa. Dunque, una prima motivazione è il carattere e la valenza interna-

zionale della stazione e quindi della città.

Il progetto poi ha anche lo scopo, sul versante dei trasporti e della mobilità, di trasformare la zona adiacente alla stazione in un'area di interscambio ferro-gomma e di intervenire sul sistema viabilistico decongestionando il traffico in ingresso e uscita dalla città. Senza contare poi la riqualificazione di una zona che negli anni ha subito un lento ma inesorabile degrado con numerose strutture industriali abbandonate.

Dunque un progetto a 360 gradi con ricadute sul tessuto urbano. Ma quale destinazione state pensando per questa zona?



Credo che il discorso si svilupperà strada facendo e molto dipenderà dalle necessità che il mercato verrà a rappresentare. In linea di massima, penso che l'area della stazione potrebbe diventare la down town di Varese, una città moderna in cui si sviluppano iniziative di carattere direzionale, un centro d'affari che trasformi la vocazione della nostra città. Presteremo però

attenzione anche a una riqualificazione ambientale della zona, sull'onda dell'accordo di programma legato alle ville e giardini di Bumio.

Quali difficoltà avete incontrato in questo progetto?

Il progetto ha per Varese dimensioni rilevanti, interessa un intero quartiere e i problemi sono stati essenzial-

mente tecnici e di sviluppo urbanistico. La domanda che ancora ci si pone è se perseguire uno sviluppo verso l'alto con avveniristici grattacieli o pensare a una cittadella degli affari diffusa su tutto il territorio. Conclusa la Vas, ridaremo voce alla città affinché tutte le sue componenti possano intervenire per una scelta condivisa che andrà a incidere sul futuro della zona e della città e sul profilo estetico del nuovo quartiere (n.d.r.: una prima riunione si è tenuta all'inizio di marzo). Questo è un aspetto che ci sta a cuore: vogliamo una qualità progettuale di alto livello. Siamo una città con anche una vocazione turistica e non vorremmo venir meno a questo nostro ruolo. Anche questa parte della città deve diventare un'attrattiva turistica, vuoi per il turismo d'affari vuoi per quello congressuale. Dunque qualità architettonica e urbanistica.

Quando inizieranno i lavori?

Purtroppo non credo che riusciremo a rispettare i tempi previsti. Vorrei riuscire per la fine del mio mandato a fissare i paletti entro i quali far partire il bando internazionale. Per altro ho già ricevuto due offerte da gruppi di grande fama. In ogni caso anche per noi può essere l'Expo 2015 un obiettivo temporale. Per questo tuttavia è importante migliorare anche i collegamenti con Milano, creando una linea ferroviaria veloce così che Varese possa interagire con Milano prima, durante e dopo l'Expo. ■



La politica dei trasporti di Regione Lombardia viene attuata dalla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità con azioni di indirizzo, programmazione e regolamentazione.

La missione è quella di:

- far realizzare grandi infrastrutture viarie e ferroviarie indispensabili allo sviluppo socio/economico della Lombardia;
- riformare il sistema del trasporto pubblico regionale per garantire efficacia e competitività;
- sviluppare la navigazione sui laghi e sui fiumi della Lombardia;
- favorire lo sviluppo degli aeroporti lombardi;
- indicare nuove modalità di distribuzione delle merci basate sull'incremento dell'intermodalità strada/ferrovia.

Organigramma e funzioni

ASSESSORE ALLE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Raffaele Cattaneo

Segreteria : 0267658465/5810/3598

fax : 0267654681 -5817

Mail: raffaele_cattaneo@regione.lombardia.it

DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Marlo Rossetti

Segreteria: 0267655383/5536

fax: 02 67655703

mail: marlo_rossetti@regione.lombardia.it

STRUTTURA

PROGRAMMAZIONE COMUNICAZIONE
E PROGETTI SPECIALI

Davide Pacca

Tel: 0267656525

Fax : 02 67654707

davide_pacca@regione.lombardia.it

RETI E SISTEMI PER LA MOBILITÀ

Marcello Lenzi

Tel: 0267655087

Fax: 0267654707

marcello_lenzi@regione.lombardia.it

INFRASTRUTTURE VIARIE

Aldo Colombo
Vicedirettore generale

Tel.:0267654216

Fax: 0267655689

aldo_colombo@regione.lombardia.it

INFR. FERROVIARIE E METROPOLITANE

Laura Burzilleri

Tel.: 0267655143

Fax: 0267655908

laura_burzilleri@regione.lombardia.it

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Roberto Luffi

Tel: 0267658427

Fax: 0267656694/6697

roberto_luffi@regione.lombardia.it

STRUTTURA SISTEMI DELLA NAVIGAZIONE E DELLE MERCI

Anna Cozzi

Tel.: 0267657307

Fax:0267654707

anna_cozzi@regione.lombardia.it

VIABILITÀ REGIONALE

Erminia Falcomatà

Tel.: 0267654330

Fax: 0267656689

erminia_falcomata@regione.lombardia.it

RETE FERROVIARIA

Riccardo Ramozzi

Tel.: 0267655823

Fax: 0267656608

riccardo_ramozzi@regione.lombardia.it

SISTEMA TARIFFARIO TPL

Clementina Bertolo

Tel.: 0267654158

Fax: 0267656694/6697

clementina_bertolo@regione.lombardia.it

METROPOLITANE

Monica Bottino

Tel.: 0267655477

Fax: 0267656608

monica_bottino@regione.lombardia.it

PROGRAMMAZIONE E REGOLAZIONE DEL TPL

Irene Gallimberti

Tel: 0267655428

Fax: 0267656694/6697

irene_gallimberti@regione.lombardia.it

SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE

Massimo Dell'Acqua

Tel: 0267652085

Fax: 0267656694/6697

massimo_dellacqua@regione.lombardia.it

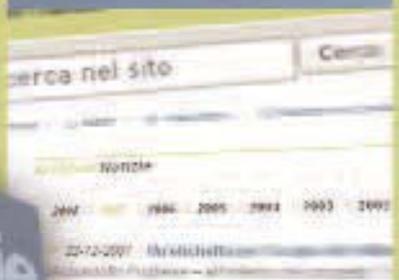
Aggiornamenti



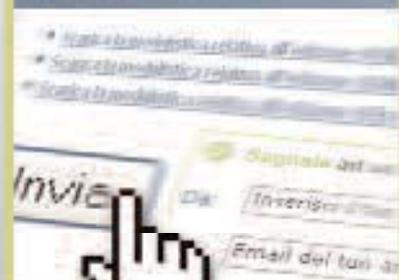
Audio e Video notizie



Archivi e Ricerche



Interattività



.it

www.strategieamministrative.it