

## 1. LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

### Il quadro di riferimento

#### *I corridoi transeuropei e gli obiettivi UE*

Il tema delle infrastrutture è stato da tempo individuato dall'Unione europea come prioritario per gli obiettivi di sviluppo e coesione che consentiranno all'Europa di competere nel futuro con gli altri continenti. In questa prospettiva l'UE ritiene strategico creare un sistema di trasporti moderno ed efficiente, che favorisca la concorrenza e sia sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale; favorire la liberalizzazione del trasporto ferroviario; armonizzare la legislazione sulla sicurezza dei mezzi e delle infrastrutture di trasporto; ridurre l'impatto ambientale dei trasporti stabilendo dei limiti per l'emissione di sostanze inquinanti e di rumore; promuovere nuove ed efficienti vie di comunicazione tra l'UE e i Paesi vicini.

Proprio per questo nel dicembre 2003 il Programma *Quick-start*, adottato dal Consiglio europeo dei Trasporti, ha identificato i progetti contenuti nella lista dei 30 Corridoi transeuropei da realizzare entro il 2020 e verso cui si dovrebbe concentrare l'assistenza finanziaria. Tale elenco include, per l'Italia, i principali assi di collegamento con la Francia, la Svizzera, l'Austria e la Slovenia, nonché le Autostrade del Mare.

In particolare i Corridoi che riguardano il Nord Italia sono:

- il Corridoio 5 Lisbona-Kiev (interessa tutta la pianura padana e le principali città fra Torino e Trieste);
- il Corridoio 24 Rotterdam-Genova (interseca il Corridoio 5 all'altezza di Novara);
- il Corridoio 1 «Asse del Brennero» (completa il collegamento tra Berlino e Palermo e attraversa il Corridoio 5 a Verona);
- il Corridoio Adriatico (di collegamento con i Paesi dell'Est Europeo, risale la costa est dell'Italia da Taranto a Ravenna e si ricongiunge al Corridoio 5).

Ben si vede come la Lombardia si trovi proprio al centro di un sistema di penetrazione Nord-Sud ed Est-Ovest che sarà caratterizzato da crescenti scambi economici e flussi di merci. Incrementare la dotazione infrastrutturale lombarda significa dunque rendere il sistema regionale più accessibile e più competitivo a livello internazionale, permettendogli di rimanere inserito in un sistema di relazioni e scambi a livello globale, senza precludersi le possibilità future di sviluppo economico e relazioni sociali. Rafforzare le linee di percorrenza lunghe significa guardare lontano, allo spazio socio-economico dell'Europa a 27 come verso il

Mediterraneo e l'Asia. Ma per riuscirvi, accanto alla programmazione internazionale delle grandi reti europee di trasporto, di sviluppo dei valichi alpini e dei collegamenti con i porti, occorre da parte regionale considerare scenari integrati di mobilità che mettano in relazione l'intermodalità e la logistica, le Autostrade del Mare, il sistema aeroportuale lombardo, la rete ferroviaria TAV e le linee storiche.

### *La governance della Regione*

Per affrontare la sfida delle infrastrutture in questi anni Regione Lombardia ha scelto di procedere coinvolgendo e richiamando la responsabilità di tutti gli attori coinvolti. Gli Accordi di Programma e i Protocolli d'Intesa per la realizzazione di prioritari sistemi infrastrutturali regionali sono esempi di un innovativo modello di governance, sancito dalla l.r. 2/2003 sulla programmazione negoziata, volta a favorire il coinvolgimento e la massima condivisione d'intenti tra i soggetti interessati a vari livelli. La cooperazione con lo Stato e gli Enti locali, la partnership pubblico-privato, la ricerca del consenso responsabile, il perseguimento della sostenibilità, la strumentazione della programmazione negoziata, consentono alla Lombardia di decidere celermente e di avviare le realizzazioni principali per lo sviluppo del territorio. «Braccio operativo» della Regione in questi interventi è Infrastrutture Lombarde SPA, società di capitali interamente partecipata da Regione Lombardia, costituita nel 2003 allo scopo di coordinare la realizzazione di nuovi progetti infrastrutturali in attuazione al «Piano straordinario per lo sviluppo delle infrastrutture lombarde 2002/2010», nonché di gestire e valorizzare il patrimonio regionale.

### *Una società mista per accelerare le opere*

La fattiva convergenza di intenti riscontrata tra Regione e Ministero sul piano delle infrastrutture ha favorito i processi sviluppati per accelerare il percorso realizzativo delle più importanti infrastrutture viarie. Lo strumento principale di semplificazione è stata la CAL - Concessioni Autostradali Lombarde SPA, società mista costituita nel febbraio 2007 al 50% da ANAS e al 50% da Infrastrutture Lombarde SPA, con il compito di governare e accelerare la realizzazione di tre grandi opere per la viabilità stradale in Lombardia: Pedemontana, BreBeMi (Brescia-Bergamo-Milano) e TEM (Tangenziale Est esterna di Milano). Con la CAL Regione Lombardia, senza sostituirsi ai soggetti del mercato nella realizzazione e gestione delle opere, ha affermato un modello nuovo che esprime il principio di sussidiarietà e un corretto rapporto tra pubblico e privato. La finanziaria nazionale 2008 ha riconosciuto la bontà del modello, prevedendo che simili società miste possano essere create in ogni regione (come infatti è già avvenuto in Veneto e Lazio). Fra gli atti successivi alla costituzione di CAL sono da citare la sottoscrizione delle convenzioni che regolano il rapporto concessorio tra CAL e BreBeMi e tra CAL e Pedemontana, entrambe dell'agosto 2007.

Esito del coinvolgimento di 14 soggetti diversi con decine di incontri tecnici, l'accordo tra Regione e Ministero delle Infrastrutture che ha sancito la costituzione di CAL definisce anche le «prescrizioni» a garanzia dei territori, il funzionamento dei Tavoli territoriali d'ambito e dei Tavoli tematici e il programma cronologico dei lavori. Regione Lombardia e Ministero si sono impegnati a ridurre i tempi di approvazione ed esecuzione delle infrastrutture e a individuare, anche favorendo il ricorso al capitale privato, le risorse necessarie per la loro realizzazione.

Dal canto suo la nuova società si impegna a coinvolgere il territorio interessato dalle infrastrutture attraverso un'effettiva collaborazione con le realtà locali, nell'ambito di Accordi di Programma e opportuni strumenti di concertazione con le istituzioni locali. Ha inoltre il compito di stipulare, modificare o aggiornare le convenzioni relative alla progettazione, costruzione e gestione delle infrastrutture, compresi i piani economico-finanziari, per permettere l'avvio e l'esecuzione dei lavori e la messa in esercizio delle opere in tempi più rapidi.

### La variabile Expo

Date queste premesse, il successo della candidatura di Milano per ospitare l'Expo 2015 (un risultato cui ha contribuito l'intero sistema-Paese come non avviene sovente in Italia) ha posto la necessità che all'evento venissero collegati, già nel 2008, i piani di compimento delle principali opere infrastrutturali in corso da tempo. Per la Regione, questa eccezionale occasione di visibilità internazionale per Milano e per tutta la Lombardia è stata infatti da subito interpretata come un'opportunità e come una sfida severa anche dal punto di vista delle infrastrutture regionali, che l'Expo rende più urgenti e più complesse.

Per affrontare la sfida posta dall'Expo, perciò, nell'ottobre 2008 il Tavolo Lombardia ha siglato un Accordo articolato in due sezioni: *Opere infrastrutturali interne all'area Expo (opere essenziali)* e *Opere esterne all'area Expo (opere correlate)*. Queste ultime riguardano infrastrutture per l'accessibilità nonché altri ambiti di intervento come sicurezza, riqualificazione territoriale, turismo, cultura, assistenza sanitaria, servizi di pubblica utilità. Complessivamente si tratta di:

- 13 opere essenziali, per un investimento di 1,8 miliardi di euro;
- 17 opere connesse, per un totale di 11,6 miliardi di euro;
- 35 opere integrative, per 11,3 miliardi di euro.

Il termine ultimo previsto per la realizzazione di tutte le opere è settembre 2014. In particolare, in ordine a quelli che sono gli specifici compiti istituzionali di Regione Lombardia, all'Expo sono stati correlati, già nel 2008, i piani di compimento delle principali opere stradali che la Lombardia attende da

tempo. Alcune di queste hanno accelerato la fase di progettazione e/o realizzazione, in un concreto passo di avvicinamento alla realizzazione di un sistema infrastrutturale che la Lombardia persegue ormai da decenni.

### **Nuove competenze regionali: la legge 15/2008**

Per accelerare i tempi di cantierizzazione delle infrastrutture è stato inoltre approvato un progetto di legge regionale per la realizzazione di quelle infrastrutture strategiche viarie o ferroviarie di preminente interesse nazionale per le quali sia già stato riconosciuto il «concorrente» interesse regionale nell'intesa Regione/Stato dell'aprile 2003. Il progetto dà corpo all'autonomia e alle competenze che la Costituzione, nel Titolo V, riconosce alle Regioni per quanto riguarda le materie «concorrenti» e si propone di rendere più snelle e rapide le procedure e più certi i tempi per la realizzazione delle opere, attraverso la «regionalizzazione» dell'istruttoria. È come se venissero trasferiti in sede regionale i compiti istruttori dei ministeri, garantendo tempi certi e rapidi alla realizzazione delle opere strategiche fondamentali. Il progetto è stato definito in dialogo con il Ministero delle Infrastrutture, per introdurre meccanismi di semplificazione e di sburocraziazione.

Tra le principali infrastrutture che potrebbero beneficiare delle nuove norme vi sono opere sia viarie che ferroviarie: Pedemontana, BreBeMi e TEM, la tratta ferroviaria Arcisate-Stabio, la connessione Malpensa-Ferrovia Sempione, la Chiasso-Monza e la Gallarate-Rho, i corridoi stradali come la Brescia-Lumezzane, la Tangenziale sud di Brescia, la riqualificazione della SS n. 38 della Valtellina e della Paullese.

Se con la CAL sono state trasferite da Roma a Milano le funzioni dell'Anas, con il progetto di legge la Regione intende trasferire da Roma a Milano i compiti istruttori dei Ministeri, per garantire tempi certi e rapidi alla realizzazione delle opere strategiche fondamentali. Nella convinzione che il dialogo con gli Enti locali sia componente prioritaria per un'efficace azione sul territorio, nel progetto di legge si realizza la valorizzazione dell'Accordo di programma, che, tramite i suoi organi (Comitato per l'Accordo, Segreteria tecnica e Collegio di Vigilanza) deve accompagnare tutta la procedura fino alla completa realizzazione delle opere.

La l.r. 15/2008 per la realizzazione di infrastrutture strategiche viarie o ferroviarie ha però visto dapprima l'opposizione del Governo e successivamente la definizione di un processo negoziale i cui esiti non sono ancora definiti.

### **Strade e autostrade**

La Lombardia nel 2006 contava 13.181 km di strade regionali e provinciali (8,9% del totale nazionale), 964 km di statali e superstrade (4,5%) e 576 km

di autostrade (8,8%). Quest'ultimo dato, parametrato sulla popolazione regionale, equivale a 0,64 km di autostrade ogni 10.000 abitanti lombardi, un dato inferiore a quello delle altre regioni del Nord Italia (1,23 km) nonché rispetto alle più sviluppate regioni dell'Europa continentale: 1,88 km in Baviera, 2,08 km in Catalogna, 2,10 km in Rhône-Alpes.

**Tabella 22** | Quadro regionale dell'estensione stradale di autostrade, altre strade di interesse nazionale, regionale e provinciale in rapporto con l'Italia (anno 2006 - dato in km)

Regione	Strade regionali e provinciali	Altre strade di interesse nazionale	Autostrade	Totale
Lombardia	13.181	964	576	14.721
Italia	147.364	21.524	6.542	175.430
<b>Rapporto Lomb./Italia</b>	<b>8,9%</b>	<b>4,5%</b>	<b>8,8%</b>	<b>8,4%</b>

Fonte: Ministero dei Trasporti, Ministero delle Infrastrutture, AISCAT, ANAS, Archivio Nazionale Strade, ISTAT e Amministrazioni provinciali

Ad aggravare il gap infrastrutturale concorrono almeno tre fattori:

- in Lombardia circola quasi il 16% degli autoveicoli e quasi il 15% dei motoveicoli presenti sull'intero territorio nazionale;
- l'automobile in Lombardia è il mezzo di spostamento prevalente: nel 2006 la metà dei cittadini lombardi l'ha utilizzata tutti i giorni;
- il trasporto su strada prevale anche per spostare le merci: nel 2005 sono state movimentate su gomma circa 418 milioni di tonnellate di merci, pari al 28% del totale italiano; per ogni chilometro di rete stradale circolano in Lombardia 60 veicoli per il trasporto merci e sono trasportate 22.900 tonnellate di merce, il triplo della media italiana.

**Tabella 23** | Veicoli circolanti iscritti al Pubblico registro automobilistico per categoria (anno 2006)

	Autoveicoli				Motoveicoli			
	Autovetture	Autobus	Autocarri	Trattori stradali	Totale	Motocicli	Motocarri	Totale
Lombardia	5.621.965	11.180	600.753	21.911	6.255.809	814.231	16.177	830.408
<b>ITALIA</b>	<b>35.297.282</b>	<b>96.099</b>	<b>3.763.093</b>	<b>151.704</b>	<b>39.308.178</b>	<b>5.288.818</b>	<b>310.555</b>	<b>5.562.999</b>
<b>Rapporto Lomb./Ita</b>	<b>15,9%</b>	<b>11,6%</b>	<b>16,0%</b>	<b>14,4%</b>	<b>15,9%</b>	<b>15,4%</b>	<b>5,2%</b>	<b>14,9%</b>

Fonte: ISTAT-ACI

Da qui l'esigenza di potenziare la rete stradale, con particolare riguardo alle quattro nuove grandi infrastrutture viarie: Pedemontana, BreBeMi, TEM, Quarta corsia A4. Uno studio dell'Università Bocconi ha quantificato in 21,45 miliardi di

euro il beneficio annuo indotto dalla loro costruzione sul sistema economico di tutto il Nord-Ovest, una cifra pari a circa l'8,2% del PIL lombardo. Per contro l'immobilismo infrastrutturale costerebbe al Paese qualcosa come 200 miliardi di euro nei prossimi 15 anni. A questo si aggiungono le autostrade regionali, previste dalla l.r. 9/2001. Due le infrastrutture programmate (Cremona-Mantova e Broni-Mortara) che si conta di inaugurare entro il 2012-2013.

Questa situazione è dunque all'origine del dinamismo della Regione Lombardia sul fronte delle infrastrutture stradali, per le quali è stata istituita il 19 febbraio 2007 la società mista CAL - Concessioni Autostradali Lombarde SPA, composta da ANAS e Regione Lombardia (tramite Infrastrutture Lombarde) e non si è esitato a ricorrere anche all'utilizzo di capitali privati. In Lombardia il settore opere stradali, con 99 progetti e 6.862,3 Meuro di investimenti in project finance, rappresenta il primo settore in termini di investimenti e il secondo per numero degli interventi. Risultano già aggiudicati 43 progetti per un valore complessivo di 3.777,9 Meuro.

Il disegno complessivo mira a potenziare e completare in senso Est-Ovest e Nord-Sud l'attuale sistema, realizzando nuove autostrade che rafforzino l'attraversamento in senso orizzontale della Regione e consentano il superamento del nodo milanese.

### **Le grandi opere prioritarie**

#### *Quarta corsia sulla A4 da Milano a Bergamo*

Il nuovo tratto è stato ultimato e aperto il 1° ottobre 2007.

#### *Sistema Viabilistico Pedemontano*

L'Autostrada Pedemontana Lombarda collegherà cinque province (Bergamo, Monza e Brianza, Milano, Como e Varese), in un territorio abitato da circa quattro milioni di persone dove operano oltre 300.000 imprese (25% del totale regionale) che esprimono il 10% del PIL nazionale. Non sarà solo un'autostrada, ma un sistema viabilistico, composto da 87 km di autostrada (67 km) e tangenziali (20 km) e 70 km di viabilità locale, che «libererà» il sistema metropolitano milanese da circa 100mila veicoli al giorno. Approvato il progetto definitivo (l'Accordo di Programma è stato sottoscritto il 19 febbraio 2007 fra Regione Lombardia, Ministero delle Infrastrutture, Province di Bergamo, Como, Milano e Varese, ANAS, Società Autostrade Pedemontana Lombarda SPA e i 78 Comuni coinvolti) e terminate l'istruttoria ministeriale e al CIPE, sono state aggiudicate le gare per i primi lotti delle tangenziali di Varese e Como e il collegamento A8-A9 e per la progettazione definitiva dei rimanenti tratti, sottoscrivendo i relativi contratti di appalto. Il costo previsto è di 4.666 Meuro, alla cui copertura concorreranno la concessionaria e lo Stato (per 2.750 Meuro). Il 6 novembre 2009 il CIPE ha approvato la progettazione definitiva della nuova au-

tostrada. L'avvio dei cantieri nel 2010 segna la fine di decenni di attesa. L'opera sarà pronta per il 2015, in coincidenza con l'Expo.

### *BreBeMi (Direttissima Milano-Brescia)*

I 62 km della nuova autostrada che unisce Brescia a Milano è la prima in Europa a essere realizzata totalmente in project financing (per un costo di 1,6 miliardi). Dopo che nel novembre 2008 la Commissione europea ha revocato la procedura d'infrazione che aveva bloccato per 17 mesi il progetto BreBeMi, i cantieri sono finalmente stati aperti nel luglio 2009 e l'autostrada potrà entrare in funzione nel 2012. Il ruolo di governance e di regia svolto dalla Regione, basato sul partenariato con gli Enti locali e i soggetti sociali ed economici del territorio, culminato in un fondamentale Accordo di programma (sottoscritto nel 2007 tra Regione, Ministero delle Infrastrutture, Province di Bergamo, Brescia, Cremona e Lodi, CAL SPA, Società BreBeMi SPA e una rappresentanza di Comuni) ha consentito «di dirimere conflitti e trovare soluzioni condivise». La BreBeMi consentirà di risparmiare 20 milioni di ore all'anno di percorrenza; riducendo del 35% l'emissione di CO<sub>2</sub> per le auto e del 47% per i veicoli industriali.

### *TEM (Tangenziale Est esterna di Milano)*

La seconda Tangenziale Est di Milano dovrebbe alleggerire l'attuale A51 (Tangenziale Est), raccordando la A4 (Milano-Venezia), la nuova Direttissima Milano-Brescia (BreBeMi) e la A1 (Milano-Bologna), nonché le strade provinciali numero 14 «Rivoltana» e 103 «Cassanese» e la statale 415 «Paullese». L'ente concedente CAL SPA ha affidato la concessione per la progettazione, costruzione e gestione dell'opera alla «Società TEM di Progetto» SPA (ora «Tangenziale Esterna» SPA) e la relativa convenzione è stata sottoscritta il 24 marzo 2009. Entro l'inizio del 2010 sarà pronto il progetto definitivo e potrà poi prendere avvio la procedura approvativa.

## **Altre infrastrutture stradali**

### *Altre autostrade*

*Potenziamento a quattro corsie della A4 da Milano a Bergamo:* il nuovo tratto è stato aperto il 1° ottobre 2007, entro fine 2009 è prevista la conclusione delle opere complementari.

*Potenziamento a quattro corsie della A4 dal Ticino a Boffalora e da Boffalora a Milano:* il progetto è stato approvato dal CIPE ad agosto 2008.

*Accessibilità alla Fiera di Milano a Rho-Però:* completato il sistema delle autostrade.

*Potenziamento a tre corsie della A7 dal Po alla A21.*

*Raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari:* conclusi i lavori al casello di Poncarale (15 settembre 2008) sono in corso i lavori dell'intera opera.

*Raccordo autostradale della Val Trompia*: in corso da parte di ANAS l'appalto del 1° stralcio.

*Tratta prioritaria TI-BRE*: è in corso il progetto esecutivo nelle more della pubblicazione della delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo con prescrizioni.

*Potenziamento a 3 corsie A9 da Lainate a Como*: avviati i lavori il 27 luglio 2009.

*Collegamento Rho-Monza/Tangenziale Nord Milano*: in corso progetto definitivo.

### Autostrade regionali

Un'altra parte fondamentale del sistema regionale è rappresentato dalle autostrade regionali previste dalla l.r. 9/2001. Le infrastrutture programmate hanno ormai concluso la fase procedurale, per avviarsi verso la fase realizzativa.

*Realizzazione delle tratte prioritarie dell'Autostrada regionale Cremona-Mantova*: il 3 dicembre 2007 è stata firmata la convenzione tra Regione, IL SPA, Stradivaria, CAL, raggruppamento di imprese per la realizzazione con inizio dei lavori previsto nel 2009 e la conclusione della prima fase nel 2012.

*Avvio realizzazione autostrada regionale Broni-Mortara*: è in corso la gara di concessione.

### Accessibilità stradale al nodo milanese

Determinante per lo sviluppo e il benessere di tutto il territorio regionale è il nodo rappresentato dall'area milanese. Oltre all'avanzamento procedurale della nuova Tangenziale Est esterna sono stati avviati lavori per i principali assi di penetrazione all'area.

*Collegamento Monza-Cinisello Balsamo (SS36)*: il 27 novembre 2006 è stato sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture, ANAS SPA, Regione Lombardia, Comune di Monza e Cinisello Balsamo, ALSI SPA (ex Consorzio Alto Lambro) e Autostrada Milano-Serravalle-Milano Tangenziali un Atto aggiuntivo alla Convenzione del 21 novembre 2000, con il quale i sottoscrittori si sono impegnati, tra l'altro, a reperire le risorse finanziarie aggiuntive per realizzare l'intera opera; le opere all'aperto (Lotto funzionale) sono state avviate a novembre 2007, quelle in sotterraneo in Viale Lombardia partiranno nel 2009.

*Riqualificazione ex SS 415 Paullese*: sono state aggiudicate le gare d'appalto per i primi lotti, sia per la tratta milanese sia per quella cremonese. Per la tratta Peschiera B./SP 39 i lavori sono stati avviati il 15 dicembre 2008, mentre per la tratta Crema-Dovera si è avuta l'aggiudicazione dell'appalto.

### Accessibilità alla Valtellina

Il 18 dicembre 2006 è stato sottoscritto uno specifico Accordo di Programma da Regione, Ministero Infrastrutture, ANAS, Provincia di Sondrio e rappresentanze di Comuni e Comunità Montane, per dare impulso e attuazione alla realizzazione degli interventi di potenziamento e riqualificazione della viabilità di

accesso alla Valtellina e alla Valchiavenna (ss 36 e ss 38). Fra gli interventi prioritari figurano la realizzazione delle varianti di Morbegno, Tirano, Sondrio e Bormio-Santa Lucia.

*1° stralcio della variante di Morbegno:* i lavori, completati per il 30%, procedono a un ritmo inferiore al previsto per la mancata autorizzazione provinciale per attivazione di cava di riserva.

*2° stralcio della variante di Morbegno e variante di Tirano:* sottoscritto il Protocollo d'intesa per il finanziamento, con soluzioni ridotte di minor costo. Il 31 gennaio 2008 il CIPE ha disposto le necessarie varianti per il 2° stralcio di Morbegno appostando nel contempo un finanziamento di 60 Meuro per l'opera. Il 12 maggio 2009 si è svolta la Conferenza di Servizi.

*Variante di Bormio-Santa Lucia:* approvata in Conferenza dei Servizi la pubblicazione della gara d'appalto, a gennaio è stata annullata dalla Provincia di Sondrio, che ha riscontrato una variazione di oltre un milione nel quadro economico.

### Accessibilità a Malpensa

Il decennale impegno di Regione Lombardia volto a migliorare l'accessibilità terrestre a Malpensa ha portato, il 26 marzo 2007, alla sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa con il Ministero delle Infrastrutture, RFI, ANAS e Provincia di Varese per gli interventi di accessibilità stradale e ferroviaria con l'aeroporto di Malpensa.

*Superstrada di collegamento Boffalora Malpensa:* conclusi i lavori, inaugurata il 30 marzo 2008.

*Collegamento SS11-Tangenziale Ovest MI e variante di Abbiategrasso:* approvato dal CIPE (31 gennaio 2008) il progetto preliminare, ANAS ha concluso il progetto definitivo e approvato il parere della Giunta Regionale (21 maggio 2009). Il progetto prevede sovracosti per i quali si dovrà attendere ulteriore parere del CIPE. Qualora il CIPE non stanziasse le risorse aggiuntive, il progetto potrebbe essere portato avanti per stralci funzionali.

*Variante SS341 e Bretella di Gallarate:* (il 10 agosto 2008 il CIPE ha approvato il progetto preliminare); Peduncolo di Vedano Olona (il completamento del finanziamento è stato inserito nel piano quinquennale ANAS 2007-2011 ed è in corso la progettazione definitiva per il successivo appalto entro il 2008); Solbiate-Olgiate (è in via di completamento il progetto preliminare, previsto nel piano ANAS 2007-2011).

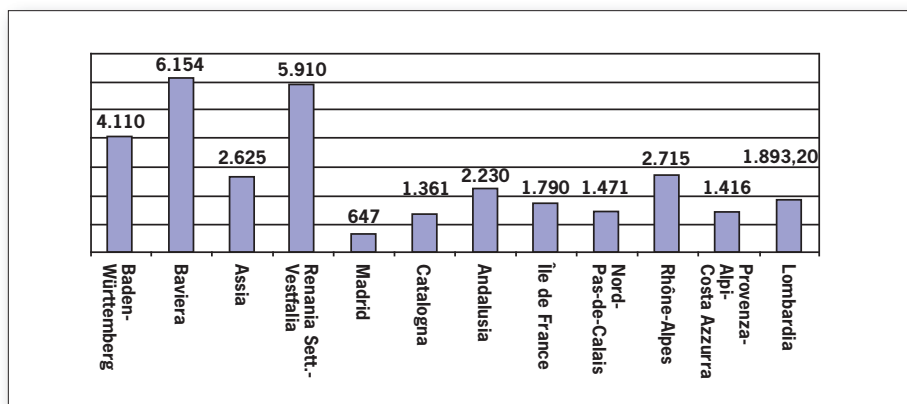
## La rete ferroviaria

### Dimensioni del sistema

Anche la rete ferroviaria lombarda è sottodimensionata rispetto alle altre regioni più sviluppate d'Europa. In Lombardia sono, infatti, presenti 1.893 km

di rotaie contro i 6.154 km della Baviera, i 5.910 della Nord Renania Vestfalia, i 4.110 del Baden Württemberg e i 2.715 del Rhône Alpes.

Figura 7 Regioni europee - Rete ferroviaria (in km)



Fonte: EUROSTAT 2005

In Lombardia la rete è gestita da tre compagnie: quasi 1.600 km appartengono alle Ferrovie dello Stato, 320 km a Ferrovie Nord (del Gruppo FNM, controllato da Regione Lombardia) e l'ATI S5, che dal 4 luglio 2008 gestisce il servizio della linea S5 Pioltello-Milano-Varese.

Tabella 24 | Estensione ferroviaria

Estensione ferroviaria di competenza delle Ferrovie dello Stato (anno 2006)			
Totale rete (km)	Linee elettrificate	Linee non elettrificate	
Lombardia	1.572	18%	
ITALIA	16.295	70%	29%
Estensione ferroviaria FerrovieNord (anno 2002)			
Rete	Km		
Ramo Milano	212,90		
Ramo Brescia Iseo Edolo	108,30		
<b>Totale</b>	<b>321,20</b>		

Fonte: ISTAT

Analogamente, anche il servizio ferroviario vede il concorso di due operatori, Trenitalia e LeNORD, del Gruppo FNM. Complessivamente i treni in servizio

sono 1.770 al giorno, suddivisi su 36 direttrici, e i viaggiatori del trasporto regionale nel giorno feriale medio sono 559.000 (374.000 di Trenitalia e 185.000 per le Ferrovie Nord).

Il completamento e l'entrata in funzione delle tre tratte dell'Alta Velocità che attraversano il territorio lombardo (Milano-Bologna, Milano-Torino e Milano-Verona) sono destinati a migliorare la situazione per quanto riguarda le lunghe percorrenze (la nuova stazione di Milano Fiera Rho sarà la «porta nord» dell'Alta Velocità a Milano, mentre la «porta est» sarà la nuova stazione di Pioltello-Limito). Fra le opere prioritarie anche quelle relative al potenziamento dei collegamenti transfrontalieri con il Nord Europa sulle direttrici del Gottardo e del Sempione.

Ma il servizio regionale impatta principalmente sugli spostamenti quotidiani dei pendolari, con un livello medio di soddisfazione degli utenti abbastanza basso, in linea con i dati nazionali: poco più del 60% è soddisfatto della frequenza dei treni, meno del 40% è soddisfatto della puntualità. Proprio per questo Regione Lombardia sta producendo il massimo sforzo nel miglioramento delle strutture e del servizio: solo per il 2009 ha stanziato 156 Meuro di risorse autonome per gli investimenti sul materiale rotabile, a integrazione delle risorse statali. Inoltre essa ha favorito la nascita – per ora in fase sperimentale – di una società mista Trenitalia-FNM per la gestione del trasporto pubblico locale su ferro nel territorio lombardo, in una logica di programmazione territoriale e di miglioramento dell'offerta, anche grazie alla razionalizzazione e ottimizzazione delle risorse.

Particolarmente strategico è il supporto della mobilità nelle principali aree metropolitane lombarde: in questa prospettiva si colloca la messa a regime del Servizio Ferroviario Suburbano (linee S) per sviluppare i servizi di trasporto e migliorare l'accessibilità all'area milanese, con tre sotto-progetti:

- **Lombardia Est:** linee Suburbane S1, S2, S5, S6 e S10 e linee Regionali Milano-Bergamo, Milano-Brescia e Milano-Cremona;
- **Nodo di Monza:** linee Suburbane S7, S8, S9, S10 e S11 e linee Regionali Milano-Chiasso, Milano-Tirano, Milano-Besana-Lecco e Milano-Carnate-Bergamo;
- **Lombardia Sud:** linee Suburbane S1, S2, S12, S13 e linee Regionali Milano-Tortona, Milano-Piacenza e Milano-Mantova.

Gli interventi infrastrutturali in Lombardia dovranno legarsi sempre più alla programmazione dei servizi, garantendo frequenza, regolarità, affidabilità, integrazione, sicurezza. Maggiore accessibilità alla rete su ferro potrà essere garantita con l'individuazione e il potenziamento dei punti di interscambio, anche con la realizzazione di nuove stazioni. Un contributo rilevante potrà al proposito essere garantito dall'utilizzo delle risorse FESR per il periodo 2007-2013, complessivamente 40 Meuro.

### La nuova società Trenitalia-LeNORD

La partecipazione alla nuova società FNM e Trenitalia è paritetica, con quote del 50% ciascuno. Nel primo anno opererà attraverso l'affitto dei rami di azienda di LeNORD e della Direzione Lombardia di Trenitalia e assumerà la qualifica di operatore ferroviario, posizionandosi come il maggior operatore specializzato nel trasporto pubblico locale sulla scena italiana.

Nel 2010, verificato il raggiungimento degli obiettivi prefissati nell'Accordo attuativo, si passerà al conferimento dei due rami di azienda alla nuova società che assumerà la piena titolarità dei contratti di servizio, la cui durata è di sei anni, rinnovabili per altri sei, così come previsto dalla normativa nazionale.

### La valutazione del primo anno di attività

La valutazione della qualità del servizio offerto da Trenitalia-LeNORD, nella fase preliminare, avverrà mediante l'analisi di puntualità, regolarità, pulizia, informazione, potenziamento dell'offerta.

Per quanto riguarda il miglioramento della qualità, esso fa particolare riferimento ai mesi invernali novembre 2009-febbraio 2010, nei quali si dovrà poter riscontrare un sensibile incremento degli standard. Per misurarlo, sono stati condivisi vari indicatori, quali puntualità (85% nell'intera giornata e 75% nelle fasce di punta pendolare), soppressioni, posti offerti, disponibilità delle carrozze. Gli operatori saranno inoltre valutati sulla base di specifici progetti-qualità, che vanno dall'informazione alla rete di vendita, dalla manutenzione al comfort, fino all'istituzione di un'unità organizzativa di *crisis management*.

Due indagini di *customer satisfaction*, una all'inizio del periodo invernale e una alla fine, verificheranno il miglioramento rispetto agli anni precedenti.

Le linee guida sul contratto comprendono la reintroduzione del bonus ai viaggiatori e disciplinano in dettaglio le clausole contrattuali. Definiscono inoltre la soglia massima delle penali (5,2 Meuro/anno per Trenitalia e 2,8 per LeNORD) che riguarderanno puntualità, affidabilità, pulizia ed efficienza del materiale rotabile.

Un aspetto fondamentale riguarda poi gli investimenti in materiale rotabile. Gli operatori si impegnano infatti a investire almeno 250 Meuro in nuovi treni, che si aggiungono ai circa 800 milioni già investiti dalla Regione per acquistare il nuovo materiale rotabile.

### Aspetti economici

Il contratto di servizio con Trenitalia vale, per i servizi attuali, 267 Meuro all'anno. Rispetto al contratto precedente (188,5 Meuro) si è registrata una crescita di quasi 80 milioni, grazie alle risorse statali della l. 2/2009 e a quelle per TLN (Trenitalia-LeNORD) ed Expo 2015.

Il contratto di servizio con LeNORD vale 78,9 Meuro/anno più Iva, cui va aggiunto l'adeguamento annuo dell'1% (accordi Patto TPL), sostanzialmente in linea con quanto già erogato nel 2008 (73 milioni) grazie alle risorse del Patto, dalla finanziaria statale 2008.

I nuovi servizi trovano copertura nei 40 Meuro disposti dall'ultimo assestamento di bilancio per il biennio 2009-2010. Tali risorse sono sufficienti a garantire i servizi già attivati da settembre a dicembre 2009 in base agli accordi TLN siglati.

A fine 2010 è prevista una prima verifica sullo stato di attuazione del contratto e sulla corretta programmazione delle risorse, in base a efficientamento garantito da TLN, modifica del regime delle risorse statali per Trenitalia (finanziaria 2008, art. 1.302), introiti tariffari.

### *Nuovi servizi*

Complessivamente da qui a dicembre verranno attivate **174 nuove corse** (pari a circa una corsa nuova ogni sette esistenti) e precisamente 43 da settembre, 21 da ottobre, 110 da dicembre. A regime, ci saranno 5,5 milioni di treni/km in più, pari al 15% in più rispetto alla produzione attuale. La nuova società garantirà servizi di tipo S, R, Rexp e R° (suburbano, regionale, express e a orario) su 10 linee suburbane e 33 regionali, per un totale stimato di 1.920 corse al giorno. Ad essa farà capo anche il servizio aeroportuale Malpensa Express, che dovrà essere integrato con un'analogha navetta ferroviaria dalla stazione Centrale di Milano, a partire dal giugno 2010, dopo il completamento del «passantino» tra Garibaldi FS e Bovisa FNM.

### *Lavori ultimati e in corso d'opera*

Solo dal 2007 al 2009 sono stati attivati in Lombardia circa 52 km di nuova rete ferroviaria, aperti due nuovi cantieri e riqualificate o aperte 17 nuove stazioni. Si è passati da una produzione di 32,6 milioni di treni al km nel 2007 a 34,7 milioni di treni al km nel 2009. Per garantire la massima sicurezza alla circolazione ferroviaria, Regione Lombardia ha finanziato per 19 Meuro l'installazione di Sottosistemi di Terra, i sistemi di supporto alla condotta e alla marcia dei treni (SCMT) che garantiscono una vigilanza elettronica al comportamento del personale di macchina, incrementando gli standard di sicurezza. Di seguito, un quadro delle infrastrutture e opere pubbliche realizzate o in via di progettazione o realizzazione sul territorio regionale.

### *Alta velocità/alta capacità*

- Attivata la nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna nel dicembre 2008.

- Ultimate le opere al civile (ponti, sottopassi) nella tratta Novara-Milano, è stata attivata la linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Torino nel dicembre 2009.
- In costruzione la Linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Verona, già aperta all'esercizio nel tratto fra la stazione di Milano Lambrate e quella di Treviglio (inaugurazione prevista per il 2014).

#### *Collegamenti transfrontalieri sulle direttrici del Gottardo e del Sempione*

*Nuovo collegamento transfrontaliero Varese-Mendrisio tratta Arcisate-Stabio:* lavori aperti nel luglio 2009.

*Quadruplicamento della linea Chiasso-Monza:* il progetto preliminare, approvato dalla Regione il 5 agosto 2004, è in istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture. Il Contratto di programma di RFI 2007-2011 ne ha previsto il finanziamento.

*Gronda nord-est linea Seregno-Bergamo:* il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE il 2 dicembre 2005; nel 2008 sarà redatto il definitivo (risorsa finanziaria prevista nel Contratto di Programma di RFI 2007-2011) reso compatibile con il progetto di Pedemontana in riferimento alle opere integrate (Protocollo d'intesa con il Ministero del 5 novembre 2007).

*Gronda nord da Seregno-Saronno-Novara:* la conclusione dei lavori è prevista a fine 2011.

Inoltre, è in istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture il progetto preliminare del collegamento di Malpensa a nord con le Direttrici Sempione, Varese, Mendrisio-Lugano-Bellinzona e Gallarate. Concordata con il Ministero delle Infrastrutture una prima tratta comprendente il prolungamento della linea Ferrovie Nord dall'attuale stazione del Terminal 1 di Malpensa alla prevista stazione del Terminal 2.

#### *Altre opere ferroviarie e metrotranviarie*

##### *Area Nord-Ovest*

- Completati gli interventi per il raddoppio della tratta Sacconago-Vanzaghello delle FNM.
- Ultimata e attivata la nuova fermata ferroviaria Milano Rho Fiera.
- Gennaio 2010 è la data prevista per la conclusione dei lavori per il raddoppio e l'internamento della linea ferroviaria a Castellanza e per il raccordo X di collegamento della Gallarate-Rho con la Saronno-Malpensa lato Malpensa (costo di 128,3 Meuro dei quali 8,1 regionali, 3,1 provinciali e comunali, 117 statali).
- Aperti i lavori per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Varese-Mendrisio tratta Arcisate-Stabio.

- Ultimati i lavori di ammodernamento delle **linee ferroviarie** (Lecco-Tirano e Colico-Chiavenna) e di eliminazione di alcuni passaggi a livello nei pressi della SS38.

#### *Area Pedemontana Lombarda*

- Attivati a luglio 2008 il raddoppio del binario tra Carnate e Airuno per il potenziamento del sistema ferroviario dell'Area Pedemontana Lombarda.

#### *Nodo milanese*

- Attivato nel 2007 il quadruplicamento Cadorna-Bovisa (costo di 117,4 Meuro interamente a carico dello Stato).
- Completati i lavori della tratta extraurbana del Passante (costo di 119 Meuro interamente a carico dello Stato), arrivato nel 2008 a Milano Rogoredo.
- In corso i lavori per la nuova stazione FNM di Milano Affori.
- In ultimazione per dicembre 2009 il raddoppio della tratta Albairate-San Cristoforo della linea Milano-Mortara e conclusa positivamente a dicembre 2008 la verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente sulla progettazione preliminare della riqualificazione ambientale della tratta milanese S. Cristoforo-Porta Romana.
- Inaugurata nel 2008 la metrotranvia Milano-Cinisello, a fronte di un finanziamento regionale di 9 Meuro.
- Metrotranvia Milano-Desio-Seregno: approvato il progetto definitivo dal CIPE il 27 marzo 2008; elaborato in collaborazione con la Provincia e il Comune di Milano lo schema di Accordo per la progettazione esecutiva, la realizzazione e il finanziamento dell'opera.

#### *Area Est*

- Realizzato il quadruplicamento della linea ferroviaria Pioltello-Treviglio (2008).
- Proseguiti i lavori di costruzione della metropolitana leggera automatica di Brescia (Metrobus), che dovrebbero concludersi per il 2012 (costo di 606,1 Meuro, di cui 72,3 milioni regionali).
- Realizzazione e inaugurazione nell'aprile 2009 della Tramvia delle Valli da Bergamo ad Albino.

### **Mobilità e trasporto pubblico**

Con 19,1 km di rete stradale/10.000 veicoli, la Lombardia è la regione più congestionata d'Italia. Nel primo decennio del XXI secolo la crescita media

annua del traffico dei veicoli pesanti è stata del 36% e quella del traffico dei veicoli leggeri del 2,9%. La congestione del traffico è accentuata dalla costante crescita dell'uso del mezzo privato, che copre l'82% degli spostamenti extraurbani in Lombardia. Ciò accresce la necessità di migliorare l'efficienza del sistema pubblico dei trasporti locali e ferroviari.

La Lombardia concorre per oltre il 13% del totale alla voce Settore dei trasporti della Contabilità nazionale, ed è tra le regioni dove più alta è la produttività espressa in termini di servizio reso.

Negli 11 bacini provinciali, val la pena sottolineare alcuni aspetti:

- la prevalenza dei servizi urbani (54,7%) rispetto a quelli extraurbani (45,3%);
- il ruolo preponderante della rete urbana di Milano, pari all'80,1% di tutte le reti urbane degli 11 bacini provinciali e che assorbe i 43,8% dei contributi complessivi.

### **La concentrazione della mobilità**

Le reti urbane ed extraurbane dove maggiormente si concentrano contributi regionali sono quelle della Provincia di Milano (55,2%), di Brescia (10,2%), di Bergamo (8,3%); le reti urbane ed extraurbane delle altre Province hanno contributi che variano dal 4,9% delle Province di Como e di Pavia all'1,3% della Provincia di Sondrio.

I circa 600 milioni di passeggeri trasportati sono concentrati come segue:

- per il 76,7% nella Provincia di Milano;
- per il 6,4% nella Provincia di Brescia;
- per il 4,7% nella Provincia di Bergamo;
- con valori inferiori al 3% della Provincia di Como, tutte le altre.

### **Un deficit di offerta**

L'offerta del servizio nel primo decennio del nuovo secolo, rispetto agli anni Novanta, presenta elementi di criticità legati a una diminuzione degli autobus circolanti e del numero di viaggiatori trasportati, sia sugli autobus che sui treni. Milano ha soltanto il 28% della mobilità totale che viaggia sul trasporto pubblico contro il 32% di Atene, il 47% di Barcellona e il 46% di Londra e Stoccolma.

Il trasporto pubblico locale si è dunque imposto come priorità tra gli ambiti di intervento della Regione. Sulla mobilità l'intervento regionale si è concentrato sulla riforma, sulla migliore funzionalità del trasporto pubblico locale e sul rafforzamento della maglia infrastrutturale regionale. Di non minore rilevanza le azioni sulle reti ferroviarie e metropolitane, sull'aeroporto di Malpensa in

specie a seguito delle decisioni industriali del vettore di riferimento e sulle strategie infrastrutturali europee.

### **Le politiche per la mobilità**

Per individuare le linee guida e le azioni per sviluppare i servizi di trasporto pubblico su gomma e su ferro, sono stati coinvolti tutti gli attori del sistema (Enti locali titolari delle funzioni di programmazione, Aziende di Trasporto, rappresentanti delle Organizzazioni sindacali, associazioni di consumatori, Comitati Pendolari). Tali soggetti dispongono di tre leve fondamentali per rispondere alle esigenze economico-finanziarie del settore: riduzione dei costi, politiche delle risorse e politiche tariffarie. Nel 2007 è stato predisposto un modello di integrazione per l'area milanese, da estendersi a tutta la regione, che ha l'obiettivo di favorire l'utilizzo del trasporto pubblico locale, di aumentare la copertura dei costi e di migliorare l'integrazione dei servizi.

Il **sistema delle agevolazioni regionali di trasporto** (che consente a particolari categorie di cittadini di soddisfare la necessità di mobilità attraverso l'uso di tutta la rete regionale dei mezzi pubblici) è stato innovato attraverso la razionalizzazione e la semplificazione delle procedure.

La crisi del trasporto pubblico locale (gravato da un ampio contenzioso con le imprese e con un deficit stimato al 2015 in oltre 500 Meuro) ha imposto una politica regionale risolutiva per mezzo della quale l'11 novembre 2008 si è arrivati alla sottoscrizione del «**Patto per il Trasporto Pubblico Locale**». Il documento (sottoscritto con Province, Comuni Capoluogo, ANCI Lombardia, Associazioni e imprese di TPL, Imprese ferroviarie, Gestori dell'infrastruttura ferroviaria, Sindacati Confederali e del settore dei trasporti, associazioni di utenti e pendolari) è il frutto del Tavolo di lavoro promosso dalla Regione nel dicembre 2007, i cui lavori si sono svolti per tutto il 2008 con la partecipazione di tutti gli attori del sistema del trasporto pubblico. La firma del Patto era condizione per poter chiedere al Governo le risorse necessarie. Il Patto per il Trasporto Pubblico Locale, elaborato dopo un'accurata ricognizione delle migliori esperienze europee, si articola in due parti:

- la prima delinea il quadro delle risorse economico-finanziarie per il sostegno e lo sviluppo del settore;
- la seconda definisce le linee guida di riforma del trasporto pubblico locale, da attuare entro un triennio.

Regione Lombardia sta lavorando per innovare in maniera significativa la materia del trasporto pubblico, introducendo modifiche di tipo regolamentare, normativo, gestionale. A tale fine sono stati avviati tavoli di confronto come gli Stati generali del trasporto pubblico.

In questa direzione la Giunta regionale ha approvato la proposta di riforma sul Trasporto Pubblico Locale e lo scorso aprile è stato approvato il **Testo Unico sul Trasporto Pubblico** allo scopo di riordinare e semplificare la normativa regionale vigente in materia. Nel complesso sono state abrogate 35 leggi e altre decine di disposizioni singole. Sono inoltre accorpati circa 290 articoli che vengono ridotti alla metà (145). Il testo riunisce le disposizioni di leggi regionali in materia di trasporti, con esclusione di quelle relative alle infrastrutture.

### **Azioni, contributi e finanziamenti**

#### *Progetto «Lombardia Ferroviaria 2009»*

È composto dai seguenti quattro progetti:

- Lombardia Est: linee Suburbane S1, S2, S5, S6 e S10 e linee Regionali Milano-Bergamo, Milano-Brescia e Milano-Cremona;
  - 1) attivati nuovi servizi veloci Milano-Bergamo e riorganizzate relazioni per Brescia e Cremona;
  - 2) prolungamento delle linee S da Milano Porta Vittoria a Treviglio (S5 ed S6) con una corsa ogni 30' per tutta la giornata e ogni 15' nelle fasce di punta;
- avviato il 4 luglio 2008 il servizio della linea S5 Pioltello-Milano-Varese, aggiudicato con gara d'appalto alla società ATI S5, e sottoscritto il relativo contratto;
- nodo di Monza: linee Suburbane S7 (già linea regionale Milano-Molteno-Lecco), S8 (già Milano-Carnate-Lecco), S9 e S11 (già Milano-Como-Chiasso) e linee regionali Milano-Tirano e Milano-Carnate-Bergamo;
- Lombardia Sud: linee Suburbane S1, S2, S12, S13 e linee Regionali Milano-Tortona, Milano-Piacenza e Milano-Mantova.

#### *Rinnovo dei mezzi pubblici*

**Autobus.** Si è intervenuti con risorse statali (l. 194/1998 «Interventi nel settore trasporti» e l. 166/2002 «Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti») per rendere ecocompatibili i mezzi di trasporto pubblico. Le aziende hanno presentato contratti per la fornitura di 1.156 bus. Dal 2004 al 2007 sono stati erogati 161 Meuro.

**Taxi.** Stanziati 1,5 Meuro per l'acquisto di nuove autovetture ecologiche per servizio taxi o per la sostituzione con mezzi a metano e sostituiti circa 400 taxi su un parco circolante di 5.500 vetture sui finanziamenti statali per l'introduzione di tecnologie innovative finalizzate a dare maggiore qualità ai servizi di trasporto (in base alle l. 194/1998 e 166/2002): sono stati presentati 16 progetti da parte degli Enti locali entro il 2007. Dal 2004 i cinque bandi regionali riservati ai taxisti hanno complessivamente stanziato 6,5 Meuro, cofinanziando il rinnovo di circa 1.300 vetture. Si segnala inoltre il bando 2009 che stanziava 1,4 Meuro per l'acquisto di auto ibride o a metano.

**Rinnovo del materiale rotabile delle Ferrovie Nord.** Immessi in servizio i primi dei 78 treni TSR ordinati in più riprese fra il 2003 e il 2007 più sei treni aeroportuali, al costo totale di 688,6 Meuro coperti da un mix di risorse regionali e statali. A questi vanno aggiunti altri 30 Meuro più gli investimenti per altro materiale rotabile. Regione Lombardia conferma, dunque, il programma di acquisto di materiale rotabile dal Concessionario della rete regionale (Ferrovie Nord, gestore dell'infrastruttura) da dare in comodato alle imprese ferroviarie utilizzatrici (a oggi LeNORD e Trenitalia). L'ammontare dell'investimento complessivo programmato dal 2002 al 2009 è pari a 787 Meuro.

#### Tariffe

**Sistema di agevolazione.** È stato ridefinito il sistema di agevolazione tariffaria, semplificate le procedure e migliorate le procedure di controllo. Il sistema ha permesso a particolari categorie di cittadini di muoversi a tariffe agevolate su tutta la rete regionale di mezzi pubblici.

**Integrazione.** Sviluppo del progetto *Itinero* per l'utilizzo di un'unica carta elettronica come supporto ai titoli di viaggio ATM-Ferrovie Nord-Trenitalia.

#### Depositi ferroviari

Potenziamento del deposito di Ferrovie Nord a Novate Milanese (il costo è di 10,6 Meuro, finanziati dallo Stato). Realizzazione del deposito di Camnago, per il quale la Regione ha stanziato 7,3 Meuro a integrazione dei 15,4 milioni di fondi statali.

## Metropolitane milanesi

Il 31 luglio 2007 Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincia e Comune di Milano hanno sottoscritto il Protocollo d'Intesa per lo sviluppo della rete metropolitana dell'area milanese, ampliato con la sottoscrizione, il 5 novembre 2007, di specifico Atto integrativo. I due accordi definiscono le linee fondamentali della programmazione per il potenziamento della rete metropolitana, in una visione integrata con le altre modalità di trasporto, in particolare con il sistema della grande viabilità. Gli impegni sottoscritti riguardano: la linea M4 Lorenteggio-Linate tratta Lorenteggio-Sforza Policlinico, la linea M3 S. Donato-Paullo e la linea M2 Cologno Nord-Vimercate, il parcheggio d'interscambio in corrispondenza delle nuove stazioni ferroviaria e metropolitana di Rho Fiera, la linea M1 Sesto FS-Monza Bettola, la metrotranvia Milano Parco Nord-Desio-Seregno.

#### Stato di avanzamento

**Linea metropolitana M1:** finanziato il prolungamento da Sesto FS a Monza Bettola.

**Linea metropolitana M2:** prevista per marzo 2010 l'apertura del prolungamento da Famagosta ad Assago (tratta in superficie, lungo l'autostrada A7); approvato dal CIPE il prolungamento da Cologno Nord a Vimercate, con fermate intermedie a Brugherio, Carugate, Agrate Colleoni, Concorezzo e Vimercate Torri Bianche. Allo studio il prolungamento Gessate-Pozzo d'Adda.

**Linea metropolitana M3:** a nord, in costruzione il prolungamento Maciachini-Comasina (apertura nel 2011); a sud, approvato dal CIPE il prolungamento da San Donato a Paullo, con fermate intermedie a San Donato est, San Donato centro, Peschiera centro, Peschiera est, Pantigliate-Mediglia, Caleppio Cerca e Paullo centro.

**Linea metropolitana M4:** in apertura i cantieri della nuova linea metropolitana M4 da Lorenteggio a Linate, da ultimare per il 2014, mentre è in corso la gara per la realizzazione della prima tratta Lorenteggio - Sforza/Policlinico ed è stato approvato dal CIPE il 6 novembre 2009 il progetto definitivo della seconda tratta Sforza/Policlinico - Linate, per la quale sono stati destinati 480 Meuro, inizialmente stanziati per la linea 6. L'apertura dei cantieri è prevista entro giugno 2010.

**Linea metropolitana M5:** i lavori sono in corso, la tratta da Garibaldi a Bignami dovrebbe aprire entro il 2012. Approvato dal CIPE il 6 novembre 2009 il progetto definitivo della seconda tratta da Garibaldi FS a S. Siro, mentre è allo studio un allungamento verso nord fino a Cinisello Balsamo e Monza Bettola.

**Linea metropolitana M6:** la nuova linea includerà l'attuale biforcazione sud-ovest della linea M1, con le dieci stazioni da Bisceglie a Pagano, terminali da cui proseguirà verso ovest fino a Baggio e verso sud-est fino a Ripamonti. Tra le opere Expo è inserita la prima tratta Baggio - Cadorna. Considerato il livello di avanzamento progettuale, i 480 milioni stanziati per la linea sono stati destinati alla seconda tratta della linea M4, per avviarne quanto prima la realizzazione.

## L'intermodalità

La Lombardia è la regione d'Italia in cui si fa più intermodalità: negli ultimi quattro anni è stato possibile passare da 14 a oltre 18 milioni di tonnellate all'anno di merci trasportate su ferro, equivalenti a circa 900mila viaggi di camion tolti dalla strada.

Naturalmente l'azione sui nodi di interscambio si deve necessariamente incrociare con quella più a lungo termine di razionalizzazione e specializzazione della

rete ferroviaria rispetto alle tipologie di traffico, le cosiddette «linee di gronda merci», rendendo possibili itinerari che permettano la circonvallazione ferroviaria a quei convogli non espressamente diretti in città. L'obiettivo, raggiungibile attraverso il potenziamento dei terminal intermodali, è quello di incrementare il traffico intermodale del 30% entro il 2010.

### **Stato di avanzamento delle opere funzionali all'obiettivo**

**Raccordo ferroviario al porto di Mantova:** abilitazione del raccordo all'esercizio ferroviario, costruzione del piazzale di carico/scarico in area portuale, realizzazione di una diramazione a un insediamento logistico in area retroportuale; nel 2007 sono stati attivati i dispositivi di segnalamento e sicurezza che consentono un uso intensivo del raccordo. Sono stati, inoltre, approvati i progetti definitivi dei lavori di urbanizzazione del 1° e 2° lotto del porto, prodromici all'espletamento del bando. Entro fine anno sarà possibile l'assegnazione dei lavori.

**Raccordo ferroviario TAMOIL al porto di Cremona:** completati i lavori di costruzione della nuova infrastruttura, che ha consentito dal 2006 la movimentazione via treno di un traffico equivalente a circa 6.000 autocisterne e, a pieno regime dal 2007, di arrivare a 10.000 mezzi pesanti in meno sulle strade ogni anno.

**Terminal intermodale di Mortara:** il nuovo Polo logistico integrato, di circa 600mila mq destinati a collegare il trasporto su gomma con quello su rotaia, è stato completato; sono in corso le opere di collaudo. È costato complessivamente 21 Meuro, nove dei quali finanziati da Regione Lombardia (è stato definito il maggior investimento mai fatto in Lomellina); per la piena operatività attende solo il collegamento con i binari di Ferrovie dello Stato. Al momento si è ottenuta l'autorizzazione per i lavori di allaccio alla rete ferroviaria, mentre il relativo contratto è ancora in corso di perfezionamento.

**Terminal intermodale di Sacconago:** finanziato con risorse per le aree Obiettivo 2 e dall'Unione europea con 10 Meuro, è il primo terminal merci sulla rete di Ferrovie Nord. I lavori sono stati completati come pure il collaudo degli impianti; è stata espletata la gara per l'individuazione del soggetto attuatore.

**Scalo merci Brescia:** sottoscritto un Protocollo d'intesa per il rilancio dello scalo merci di Brescia con funzioni intermodali e di logistica legata al settore siderurgico.

**Terminal intermodale di Segrate:** appaltati i lavori di costruzione della nuova viabilità.

## Gli aeroporti lombardi

Il sistema aeroportuale lombardo è composto da quattro aeroporti principali da cui partono per diverse mete nazionali e internazionali il 30% dei passeggeri italiani e il 63% delle merci:

- **Milano-Malpensa:** sviluppatosi per essere un importante hub europeo e internazionale, ha visto la sua attività fortemente limitata e penalizzata dal 2008, a seguito del disimpegno di Alitalia.
- **Milano-Linate:** copre solo 14 destinazioni in Europa, essendo la sua operatività limitata dalle disposizioni del decreto Bersani *bis* del 5 gennaio 2001.
- **Bergamo-Orio al Serio:** affermatosi come base di un'importante compagnia low cost, negli ultimi anni si è ritagliato una vocazione internazionale molto spiccata (38 destinazioni continentali contro le sette italiane).
- **Brescia-Montichiari:** sono allo studio sinergie con gli scali vicini di Bergamo Orio al Serio e Verona Villafranca ed è stato istituito un Tavolo di Coordinamento che vede presenti tutti i soggetti interessati (Istituzioni e Società di gestione aeroportuale), finalizzato a individuare forme e modalità condivise di assegnazione della concessione aeroportuale nonché di sviluppo industriale dello scalo.

Le politiche regionali in materia sono state fortemente segnate dal «caso Malpensa», seguito alla crisi della compagnia di bandiera e degli effetti che ne sono derivati sull'hub lombardo. Lo stato di Alitalia e l'esito delle trattative per la sua vendita hanno di fatto aperto una asimmetria tra destino della compagnia e ruolo strategico dell'aeroporto, nonostante gli accordi per completare il sistema dei collegamenti interregionali e intereuropei con Malpensa, sia sull'asse Est-Ovest (Corridoio 5) sia su quello Nord-Sud (in particolare Alp Transit, Sempione e Gottardo).

La valorizzazione dell'hub di Malpensa rappresentava uno snodo chiave in una logica di potenziamento dei sistemi e delle infrastrutture di trasporto, anche in funzione del miglioramento della qualità della vita e della competitività del sistema economico lombardo. L'apertura di un confronto diretto tra Alitalia e Air France, prima, e poi il piano industriale di CAI, la Compagnia Aerea Italiana nata sugli asset di Alitalia, hanno avviato, per contro, una fase di grave difficoltà per lo scalo. Ribadendo le decisioni già assunte dal vettore aereo nazionale è stato annunciato e di fatto realizzato il *dehubbing* dell'aeroporto lombardo, in contraddizione rispetto alle necessità del traffico d'affari concentrato in prevalenza nel nord del Paese (per il 46% del traffico aereo nazionale e il 54% di quello internazionale).

## Il caso Malpensa

La scelta di realizzare Malpensa 2000, aperta nel 1998, mirava alla creazione di uno scalo in grado di competere con gli altri aeroporti europei, inserendosi nella rete TEN e in quella degli scali settentrionali e nazionali con il ruolo di hub. In questo quadro, Linate era concepito come city airport mentre Orio al Serio e Montichiari assumevano funzioni specializzate. La Lombardia e i Governi nazionali fecero la scelta di un grande hub, investendo risorse ingenti (1,3 miliardi per lo scalo e 3,5 per l'accessibilità), scommettendo sulle formidabili ricadute positive che solo una porta d'accesso internazionale può garantire (SEA aveva previsto nel Piano 2007-2012 investimenti per 810 Meuro su Malpensa, dei quali 613 funzionali allo sviluppo di Alitalia come *hub carrier*).

La crisi della compagnia di bandiera e la decisione di ridurre drasticamente i voli da e per Milano Malpensa, sta seriamente compromettendo quell'investimento, con rischi di pesanti ricadute economiche e occupazionali e di riduzione della competitività e attrattività della Lombardia e del Nord Italia. Un ridimensionamento permanente comporterebbe una perdita per l'economia stimabile in 15 miliardi di euro e la messa a rischio di alcune migliaia di posti di lavoro diretti e nell'indotto.

Il forte declino di performance che ha colpito Milano Malpensa a partire dal 2008, emerge dalle cifre relative al traffico aereo: assegnando a Londra, primo hub europeo, un valore di accessibilità aerea intercontinentale di 100, il valore di Milano negli anni precedenti si assestava sul 33-35, il che consentiva di figurare in Europa tra gli hub di seconda fascia insieme a Roma, Zurigo, Monaco e Madrid. Nell'estate 2008 il valore è precipitato a 22,6, il che ha fatto scivolare Malpensa al di sotto di aeroporti come quelli di Istanbul, Madrid, Helsinki e Vienna.

Tabella 25 | Indicatori di accessibilità aerea intercontinentale

Città	estate '04	estate '05	estate '06	estate '07	estate '08
Londra	100,0	100,0	100,0	100,0	<b>100,0</b>
Francoforte	94,7	97,2	97,7	96,4	<b>97,5</b>
Parigi	87,5	88,6	85,4	83,3	<b>95,0</b>
Amsterdam	76,7	77,4	77,7	77,7	<b>79,9</b>
Roma	38,8	39,3	37,1	42,3	<b>49,7</b>
Monaco	29,4	30,9	36,1	39,5	<b>44,9</b>
Zurigo	37,8	38,1	37,0	36,4	<b>39,5</b>
Istanbul	27,0	26,8	29,2	32,9	<b>33,0</b>
Madrid	28,5	24,4	24,5	26,0	<b>29,7</b>
Helsinki	14,3	15,5	17,8	19,7	<b>25,7</b>
Vienna	29,4	29,7	27,6	26,2	<b>25,6</b>
Milano	33,5	35,5	33,0	35,1	<b>22,6</b>

Fonte: Elaborazioni CERTET giugno 2008

Sul mercato interno europeo, grazie alla espansione di EasyJet, AirOne e altri vettori nell'offerta di breve-medio raggio, Malpensa ha potuto arginare in parte i danni delle scelte Alitalia. Ma anche su questo fronte Milano passa da un valore che ne faceva il quinto sistema aeroportuale nel mercato interno europeo alle spalle di Londra, Parigi, Barcellona e Francoforte, a uno che la colloca dietro anche ai sistemi aeroportuali di Roma, Amsterdam, Monaco, Madrid e Bruxelles. Le azioni autonome di rilancio poste in essere richiederanno infatti un periodo non breve di assestamento.

Tabella 26 | Indicatori di accessibilità aerea continentale

Città	estate '03	estate '04	estate '05	estate '06	estate '07	estate '08
Londra	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	<b>100,0</b>
Parigi	93,6	88,2	85,0	86,5	84,3	<b>86,0</b>
Barcellona	71,4	72,4	75,0	72,7	77,1	<b>80,3</b>
Francoforte	81,7	79,7	77,7	74,2	73,1	<b>77,6</b>
Roma	69,1	69,1	71,8	70,1	70,9	<b>74,4</b>
Amsterdam	78,4	74,8	73,8	72,8	73,2	<b>73,9</b>
Monaco	74,6	73,0	73,5	69,5	67,5	<b>71,3</b>
Madrid	70,6	66,3	68,3	66,7	67,8	<b>71,3</b>
Bruxelles	65,2	57,6	66,7	64,8	64,0	<b>69,8</b>
Milano	77,1	71,0	70,7	72,0	72,5	<b>68,6</b>
Dusseldorf	n.d.	58,5	59,8	59,4	63,3	<b>65,4</b>
Berlino	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	58,5	<b>64,5</b>

Fonte: Elaborazioni CERTET giugno 2008

### Il ruolo di Regione Lombardia

Di fronte a questo scenario, Regione Lombardia si è mossa in modo propositivo per difendere e sviluppare un interesse di tutto il Nord e di tutto il Paese, cercando di costruire un ampio coinvolgimento di rappresentanti delle istituzioni e del mondo sociale ed economico lombardo e di promuovere azioni di confronto e di pressione in tutte le sedi interessate, in Lombardia, in Italia e in Europa per:

- rappresentare la preoccupazione del territorio rispetto alle scelte industriali che si sono prefigurate;
- persuadere Alitalia a optare per scelte più in linea con il mercato e quindi favorevoli a Malpensa;
- chiedere al Governo di esprimere con chiarezza le proprie intenzioni, in quanto azionista e responsabile delle scelte di politica del trasporto aereo del Paese.

Nel 2007 ha promosso la sottoscrizione di un documento comune fra tutti i presidenti di Regione del Nord Italia e segnalato a Strasburgo l'anomalia italiana nella procedura di assegnazione degli *slot*. Nel 2008 ha sottoscritto il «Protocollo Malpensa» con il Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, ANAS, RFI (Rete Ferroviaria Italiana), Provincia di Varese per garantire il completamento dell'accessibilità, e siglato al Ministero del Lavoro, Salute e Politiche sociali l'Accordo tra Stato, Regione Lombardia e Regione Piemonte che rende disponibili i fondi (80 Meuro in due anni) per gli ammortizzatori sociali in deroga per i lavoratori coinvolti nella crisi dell'aeroporto di Malpensa. L'Accordo recepisce il Protocollo d'intesa che le due Regioni e le Province interessate alla «crisi Malpensa» (Varese, Milano, Novara e Verbano/Cusio/Ossola) hanno sottoscritto per affrontare la crisi occupazionale e aiutare le imprese che rischiano il tracollo.

Confermando la programmazione strategica regionale degli ultimi dieci anni, la Regione Lombardia ha scelto di difendere Malpensa anche continuando a investire sullo scalo, per renderlo più accessibile sia ai lombardi sia ai cittadini provenienti dal resto d'Italia (il Piano 2009-2016, infatti, prevede circa 1.400 Meuro per Malpensa e Linate, confermando gli investimenti stanziati per portare l'aeroporto varesino a gestire oltre 50 milioni di passeggeri/anno) e adottando scelte di tutela occupazionale con gli accordi per gli ammortizzatori sociali destinati ai lavoratori dello scalo varesino.

Con la l.r. 29/2007, «Norme in materia di trasporto aereo, coordinamento aeroportuale e concessioni di gestione aeroportuali», la Regione intendeva ricoprire un ruolo decisionale nel «coordinamento aeroportuale» e sulle «concessioni di gestione aeroportuale», riguardanti il territorio lombardo, con l'obiettivo di assicurare i principi di valorizzazione del territorio e dell'economia, trasparenza nelle procedure, collaborazione e concertazione con Enti locali e operatori economici. Purtroppo, dopo essere stata impugnata nel gennaio 2008 dal Consiglio dei Ministri, la legge è stata dichiarata incostituzionale (sent. 18/2009 della Corte costituzionale).

### Segnali di ripresa

La cura ricostituente per Malpensa inizia per ora dal settore cargo: il nuovo servizio effettuato da CargoLux, società italiana con partner del Lussemburgo, gestita prevalentemente da manager italiani, opera ormai da aprile, e può contare su una flotta di circa trenta aerei e su una quarantina di dipendenti. L'aeroporto di Malpensa, grazie al potenziamento delle attività di alcuni operatori e all'ingresso di nuovi, sta già registrando una ripresa del settore che lascia ben sperare per il futuro.

### Le vie d'acqua

Le vie navigabili lombarde in esercizio costituiscono una rete estesa per oltre mille chilometri che diventano 1.500 km se si considerano anche le vie percorribili stagionalmente o ripristinabili mediante adeguati interventi.

Canali naturali e artificiali costituiscono poi una rete che si estende per 250 km, riconosciuta tra le reti europee TEN; si trova all'interno del Sistema idroviario padano-veneto dichiarato di interesse nazionale. L'asse portante è il fiume Po, navigabile con continuità a partire dallo sbarramento di Isola Serafini. Dal Po si diparte la rete costituita da: Canale navigabile Mantova-Venezia (Fissero-Tartaro-Canalbianco), Canale navigabile Pizzighettone-Cremona, Fiume Mincio da Mantova alla confluenza con il Po. Alcune vie inoltre sono parte di una rete navigabile internazionale.

La Lombardia comprende poi una nutrita serie di vie minori navigabili e navigate a fini turistici. I Navigli Lombardi più importanti gravitano su Milano e interessano le province di Milano, Lecco, Pavia e Varese. Altri tratti navigabili si trovano sui grandi fiumi lombardi: Po, Ticino, Adda, Mincio e Oglio.

I cinque maggiori laghi lombardi sono classificabili, date le loro notevoli dimensioni, come vie navigabili di VII classe e hanno quindi una forte vocazione nautica. Costituiscono una delle maggiori occasioni di sviluppo per la navigazione interna: esistono infatti rotte della navigazione di linea per 460 km, benché le offerte di tipo crocieristico e i servizi a noleggio più moderni siano solo all'inizio.

In totale in Lombardia, che conta oltre ai cinque laghi maggiori anche 16 bacini minori con una discreta navigazione da diporto, sono presenti 158 comuni lacuali con 183 porti pubblici e oltre 6.000 km di coste lacuali navigabili.

### **Il demanio lacuale**

A ottobre 2009 è stata approvata dal Consiglio regionale la **legge sul demanio della navigazione e servizi lacuali**.

La nuova disciplina consentirà di recuperare 3,5 Meuro di canoni demaniali non riscossi dal biennio 2001-2002 fino al 15 luglio scorso e fornirà le regole per consentire un **riequilibrio dei canoni demaniali** lacuali rispetto alle Regioni vicine.

La parte più importante della legge è però quella che riguarda l'uniformità dei canoni. Attraverso infatti un provvedimento che consente ai Consorzi dei Comuni di variare i canoni demaniali del 30% in più o in meno, in base alle realtà delle Regioni vicine è stato possibile creare una situazione più equilibrata in modo che i canoni demaniali non siano solo una tassa da pagare, ma anche uno strumento di sviluppo.

### **La navigazione interna**

All'interno della programmazione degli interventi 2008-2010 per garantire lo sviluppo della navigazione turistica e di linea sulle acque interne, da attuarsi attraverso i Consorzi di gestione, sono state approvate, per il triennio, opere per un importo pari a 10 Meuro. In ottica sussidiaria, la Regione svolgerà un ruolo

di coordinamento per migliorare le politiche e ottimizzare la gestione, e in questa direzione va anche la scelta di presiedere l'intesa interregionale sulla navigazione interna.

### *Interventi prioritari*

Fra gli interventi prioritari per lo sviluppo della navigazione interna, i più significativi riguardano il completamento del porto di Mantova e la realizzazione di una nuova conca di navigazione a Valdaro, che consentirà di collegare all'idrovia Mantova-Venezia le grandi banchine industriali private dei laghi di Mantova.

Altri importanti interventi permetteranno in un futuro prossimo di andare da Milano a Venezia via acqua: un sogno che potrebbe realizzarsi. Nell'agosto 2008 è stato approvato lo schema di convenzione tra l'AIPO (Agenzia interregionale per il fiume Po) e Infrastrutture Lombarde SPA per le attività e gli studi propedeutici alla definizione progettuale degli interventi relativi alla regimazione e bacinizzazione del fiume Po nella tratta lombarda. A seguito di questo l'AIPO ha presentato nel 2009 i progetti per la realizzazione del prolungamento del canale già esistente tra Pizzighettone e Cremona (costo stimato di 900 Meuro), che consentirebbe il collegamento via acqua tra Milano e il porto fluviale di Cremona, e per la regimazione multifunzionale del fiume Po tra Cremona e foce Mincio, finalizzata a rendere navigabile il grande fiume per 365 giorni all'anno. I progetti puntano alla creazione di una grande via d'acqua commerciale e turistica che colleghi l'Adriatico con Milano e con il suo sistema di canali, compreso quelli dei Navigli: una grande opportunità di sviluppo del traffico commerciale e turistico, con un basso impatto ambientale.

Il progetto di regimazione del fiume prevede fino a cinque sbarramenti, che consentirebbero di riportare la quota del fiume a quella di cinquant'anni fa (dopo anni in cui l'alveo è andato sempre più abbassandosi e scavandosi), di garantire la navigazione per tutto l'anno, di ripristinare lanche e aree umide e di avvalersi di una preziosa riserva d'acqua nei periodi estivi. Inoltre, ogni sbarramento sarebbe dotato di una centrale idroelettrica: grazie alla produzione di energia, l'intera opera, del costo presunto di circa 1,5 miliardi di euro, si autofinanzerebbe nell'arco di circa 15 anni.

Cruciale per il futuro dello sviluppo della navigazione fluviale in Lombardia e in tutta la Pianura Padana è l'approfondimento delle soluzioni strutturali al problema dell'incostanza delle condizioni di navigabilità del Po. È infatti condizione per un vero e proprio salto di qualità del trasporto fluviale, sotto il profilo dei quantitativi di merce movimentabili e delle tipologie di trasporto più dinamiche e in crescita (come il trasporto container), che per svilupparsi lungo il Po hanno bisogno che il fiume sia percorribile durante tutto l'arco dell'anno. Il progetto multiobiettivo di sistemazione del Po risponde anche a questa esi-

genza.

Per il trasporto merci su acqua, in ogni caso, negli ultimi anni sono stati conseguiti già alcuni importanti risultati: grazie a nuove concessioni di spazi del porto di Mantova Valdarò a operatori del settore agroalimentare, i traffici idroviari lungo l'idrovia Mantova-Venezia (Fissero Tartaro Canalbianco) hanno registrato incrementi notevoli, quasi raddoppiando nel 2007 rispetto al 2006 (da 60.000 a oltre 100.000 tonnellate/anno).

