

## 3. MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE

### 3.1. La sfida della mobilità

È sempre più palese l'affermarsi in Lombardia di un modello di mobilità diverso da quello basato solamente sugli spostamenti pendolari di lavoratori e studenti, dall'alternarsi ritmico delle ore di punta e di morbida e dalla predominanza delle relazioni su Milano. Sono aumentati, infatti, gli spostamenti occasionali, che hanno sbilanciato l'impiego del mezzo di trasporto pubblico rispetto a quello individuale. L'utilizzo del trasporto pubblico ha così registrato un decremento consistente, nonostante politiche di sussidio e una forte pressione fiscale sul trasporto su gomma.

Più analiticamente, i tratti caratteristici del cambiamento della mobilità lombarda possono essere ricondotti a quattro fattori di natura sia strutturale che comportamentale.

Il primo riguarda la struttura radiale della maglia infrastrutturale, fondata sul ruolo centripeto di Milano e su un modello organizzativo del territorio di tipo gerarchico tra i centri urbani. Per anni, essa è rimasta sottodimensionata per sopportare gli incrementi di traffico e poco adatta verso i crescenti spostamenti con origine o destinazioni diverse da Milano, ma ora è in rilancio strutturale e funzionale.

Il secondo fattore è rappresentato dal fenomeno della dispersione insediativa, manifestatosi a partire dagli anni Novanta, spinto dalle crescenti pressioni immobiliari interne alle città maggiori. Il decentramento di quote consistenti di popolazione in centri secondari, spesso distanti dai servizi di trasporto pubblico, ha costituito l'elemento trainante della crescita dell'uso del mezzo privato a scapito delle altre modalità di trasporto. La dispersione insediativa ha riguardato anche le attività produttive, progressivamente allontanate dai centri urbani principali e polarizzate in aree dedicate dei centri urbani periferici e le attività terziarie, amministrative e direzionali, generalmente soggette a logiche localizzative fortemente incentrate sull'accessibilità stradale (Ponti, 2007).

Un terzo elemento caratterizzante il processo evolutivo della mobilità lombarda riguarda le nuove esigenze del sistema economico-produttivo specialmente legata alla movimentazione delle merci. La necessità di una maggiore mobilità legata ai processi produttivi e distributivi riguarda innanzitutto la tendenza delle aziende a ridurre al minimo le quantità di merci stoccate in magazzino, richiedendo quindi forniture con rapidità e frequenze maggiori rispetto al passato. Si è andata poi diffondendo una modalità di produzione detta *just in time* che ha consentito l'incremento della frequenza delle forniture basato sull'utilizzo di mezzi di trasporto su gomma, il che spiega i dati rilevati nel 2002 dall'Indagine origine/destinazione (O/D) di Regione Lombardia, nella quale emerge che circa il 70% degli spostamenti di merci avviene all'interno della regione.

L'ultimo fattore è fortemente legato ai precedenti e a modificazioni intervenute nelle abitudini dei cittadini lombardi: riguarda il profondo mutamento dello schema della mobilità nelle sue componenti sistematiche e non sistematiche. Le rilevazioni dell'Indagine O/D hanno fornito un quadro che descrive una sostanziale estensione delle ore di punta e della crescita esponenziale degli spostamenti non sistematici. La stessa indagine ha rilevato che da tempo ormai oltre l'80% degli spostamenti extraurbani avviene via automobile e il traffico sulle autostrade a pagamento in Lombardia ha registrato tassi di crescita particolarmente rilevanti.

Nel periodo 2001-2006 il traffico passeggeri in Lombardia è cresciuto dell'1,9% annuo, mentre sul sistema delle tangenziali di Milano l'incremento è stato del 2,9%.

Sempre nello stesso periodo il passaggio di merci in Lombardia è cresciuto a un ritmo del 2% annuo, mentre sul sistema delle tangenziali di Milano l'incremento è stato del 3% (CRMT-LIUC, 2007).

In sintesi, la Lombardia risulta essere la regione italiana a più denso traffico in relazione alla dotazione infrastrutturale, ed è in particolare l'area milanese a mostrare la situazione di maggior carico, con ripercussioni sulla capacità competitiva del sistema lombardo, declinabili sia sotto il profilo economico-produttivo, a causa degli elevati costi di trasporto, sia sotto il profilo della qualità ambientale e di vita dei cittadini (cfr. focus Baccelli, *Le infrastrutture di trasporto in Lombardia*).

Per il ruolo di Milano e dell'intera Regione Lombardia il tema della mobilità è cruciale in un'ottica sovra-locale per le relazioni di interscambio nazionale e internazionale. La Lombardia non può prescindere dalla rete delle connessioni interregionali e internazionali sia per quanto riguarda le relazioni con i Paesi del mediterraneo, orientali e sudamericani in forte crescita (in particolare Cina, India e Brasile), sia sul fronte interno europeo con un'attenzione particolare ai progetti concernenti i corridoi europei che interessano direttamente la Lombardia.

Ne conseguono da un lato l'esigenza di dare un'efficace continuità ferroviaria in Lombardia alle direttrici dell'AlpTransit del Sempione e del Gottardo; dall'altro, l'esigenza di intercettare i flussi delle merci con attività legate allo sviluppo dei nuovi processi produttivi e alla nuova logistica.

Quanto a quest'ultima, la globalizzazione degli scambi con la parallela delocalizzazione produttiva in aree di maggiore competitività (iniziando dal costo del lavoro) ha dato grande impulso all'attività di logistica intesa non solo come trasporto e stoccaggio, ma ancor più come creazione di poli di assemblaggio per semilavorati che provengono da aree geografiche diverse e lontane a seguito delle delocalizzazioni produttive.

Alle sfide della mobilità la Regione può rispondere con le competenze ricevute dai conferimenti della legge Bassanini e dalla riforma del Titolo V della Costituzione in materia di viabilità e trasporti. Il d.lgs. 112/1998 ha mantenuto in capo allo Stato le funzioni relative alla programmazione e realizzazione degli interventi di interesse nazionale o interregionale e la circolazione sotto il profilo della sua regolamentazione e della sicurezza. L'art. 99 del d.lgs. 112/1998 ha trasferito alle Regioni e agli Enti locali tutte le funzioni non espressamente riservate allo Stato, stabilendo che alle Regioni dovessero essere riservate le funzioni di programmazione e coordinamento della rete viaria e alle Province quelle operativo-gestionali, per le quali i legislatori regionali avrebbero dovuto fissare criteri e modalità di esercizio. La Regione non si configura quindi solo come ente di programmazione, ma anche come ente di amministrazione attiva.

Le più importanti competenze gestionali riguardano le tratte autostradali regionali, per le quali la Regione opera attraverso lo strumento concessorio. La l.r. 1/2000 prevede che sia la Regione stessa a provvedere alla determinazione annuale delle tariffe. Un'importante funzione di amministrazione attiva che la Regione ha riservato a sé è quella della classificazione e declassificazione delle strade regionali e provinciali. Ha invece trasferito alle Province le funzioni di progettazione, costruzione, gestione e manutenzione delle strade regionali e provinciali. La riforma del Titolo V della Costituzione ha, infine, rafforzato l'assetto delineato dal d.lgs. 112/1998, prevedendo in particolare che la materia grandi reti di trasporto sia attribuita alla potestà legislativa concorrente, mentre non risulta essere assegnato più nulla alla potestà legislativa esclusiva dello Stato. Altre funzioni eterogenee sono state allocate alle Regioni (la disci-

plina della navigazione interna e delle ferrovie regionali) e alle Province (le autorizzazioni alle autoscuole, alla revisione auto, e la licenza per autotrasporto).

Il ruolo regionale deve inoltre confrontarsi con le strategie europee in materia di trasporti e di grandi reti.

L'Unione europea riconosce nel Libro bianco sui trasporti (2001) il problema comune di una crescita non equilibrata dei diversi modi di trasporto risultante da due fenomeni: la miglior capacità di adattamento del trasporto su gomma alle esigenze dell'economia moderna e alla crescente dispersione insediativa; la mancata internazionalizzazione dei costi esterni nei prezzi del trasporto e l'inosservanza di talune normative sociali e di sicurezza. Lo stesso rapporto evidenzia come in Europa il trasporto su strada rappresenti ormai il 44% del trasporto merci, rispetto al 41% della navigazione a corto raggio, all'8% della ferrovia e al 4% delle vie navigabili. Il disequilibrio tra le diverse modalità di trasporto si accentua ulteriormente in riferimento al trasporto di persone.

Gli effetti di tale situazione si manifestano sotto forma di una congestione, talvolta cronica, di assi infrastrutturali e centri urbani, nonché di problemi ambientali e ripercussioni sulla salute dei cittadini (Gerelli, 2002). La politica europea ha identificato alcune direttrici di azione per superare le criticità presenti e rendere il sistema più competitivo. Il riequilibrio modale e il rafforzamento della rete, che sintetizzano gli obiettivi dell'Unione europea, passano attraverso una concorrenza regolata tra le diverse modalità di trasporto e un deciso rilancio della rete ferroviaria attraverso l'integrazione nel mercato interno, l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture e l'interoperabilità delle linee dei diversi Paesi membri.

Tali direttrici sono state ribadite di recente nel Libro verde «TEN-T: riesame di una politica» (Commissione europea, 2009a). Esso pone in evidenza la necessità di affrontare con decisione i temi delle scelte prioritarie e del finanziamento che hanno limitato la realizzazione della rete prevista, la tariffazione delle infrastrutture, l'internalizzazione dei costi esterni e l'applicazione di sistemi di trasporto intelligenti.

Rispetto alle reti TEN-T la Lombardia è interessata dal Corridoio 5 «Lisbona-Kiev» e dal Corridoio 24 «Rotterdam-Genova», dove si inseriscono i nuovi trafori del Loetichberg, aperto nel 2007, e del Gottardo, la cui apertura è prevista per il 2017. Essi rivestono un'importanza determinante per il futuro sviluppo del trasporto ferroviario delle merci in Lombardia. Si consideri, per esempio, che gli scambi commerciali della Lombardia con i Paesi del Corridoio 24 rappresentano il 40% degli scambi della Regione con il resto del mondo e che, nell'interscambio totale del Nord Italia, la Lombardia detiene un peso vicino al 50% (CRMT-LIUC, 2007).

Il tema del potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria da utilizzare per il trasporto merci è necessità ancora più rilevante alla luce della tassa sul traffico pesante già in applicazione nella Confederazione svizzera e della recente decisione del Parlamento federale svizzero di introdurre la «borsa dei transiti alpini», che si rifà al prelievo supplementare per le Regioni sensibili previsto dal Libro bianco sui trasporti della Commissione europea.

Lo sviluppo del trasporto merci lombardo si lega anche a quello di un sistema di interporti, di cui oggi la Lombardia non è dotata, che la l. 240/1990 definisce come «complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con i porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione». La Regione vede però la presenza di 18 terminal nei quali è movimentato il 40% circa delle Unità di Trasporto Intermodale (UTI) in

Italia. Emerge comunque la necessità di una pianificazione di ampia scala che ricomprenda gli interporti tra le infrastrutture strategiche (Gervasoni, 2008).

## 3.2. L'evoluzione delle politiche settoriali

### 3.2.1. Gli interventi sulle infrastrutture viarie e la rete ferroviaria

Per quanto concerne la dotazione di strade, la rete lombarda supera i 12.000 km, di cui 900 di strade statali e circa 11.000 di strade provinciali. A tali estensioni si aggiungono più di 58.000 km di strade comunali, di cui un terzo di tipo extraurbano. Con il conferimento di funzioni e compiti amministrativi dallo Stato a Regioni ed Enti locali, dall'ottobre 2001 sono diventate provinciali 2.457 km di strade prima statali.

La disponibilità infrastrutturale del settore ferroviario si compone delle linee appartenenti alla Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e delle reti di competenza del Gruppo Ferrovie Nord Milano (FNM). RFI, nel compartimento di Milano, dispone di 1.605 km di linee (circa il 10% della consistenza nazionale), di cui il 54% è a semplice binario, l'87% è a trazione elettrica, mentre sono a trazione termica le linee Albate Camerata-Molteno, Lecco-Monza via Molteno, Pavia-Casalpusterlengo e Brescia-Parma e il 30% è gestito in telecomando. Su tali linee insistono 314 località di servizio, e in particolare 189 stazioni, 110 fermate, 13 bivi e 2 posti di movimento. La configurazione delle linee è caratterizzata da una struttura a prevalenza radiale con collegamenti che si dipartono dalla città di Milano (polo attrattore sia regionale che nazionale) verso i principali capoluoghi lombardi e le grandi città del Nord Italia. Sulla rete infrastrutturale di RFI viaggiano giornalmente circa 2.150 treni: 1.500 sono gestiti sia da Trenitalia che da LeNord e destinati al trasporto regionale, 250 sono i treni a lunga percorrenza (come Intercity, Eurocity, Eurostar) e 400 i treni merci.

La dotazione infrastrutturale ferroviaria lombarda si completa con le due tratte fondamentali della rete del Gruppo FNM: il ramo Milano, con linee pari a 212,4 km, e il ramo Brescia-Iseo-Edolo, con 102,4 km di linea. Sul ramo Milano in particolare vanno segnalate le tratte Cadorna-Bovisa, Bovisa-Saronno, Bovisa-Affori, Affori-Seveso, Seveso-Camnago e Seveso-Meda-Mariano, nelle quali sono compresenti due tipologie di servizio: i servizi del trasporto regionale e quelli delle linee S (Consiglio regionale e IREr, 2007 da dati RFI e FNM).

In questi anni Regione Lombardia ha posto la priorità alle azioni volte a superare le problematiche che assillano la mobilità della regione e che influenzano in modo diretto la qualità della vita dei cittadini e la capacità competitiva di tutto il sistema, perseguendo una politica di riequilibrio modale e di modernizzazione e «aggiornamento» delle reti. Una spinta in tal senso si è avuta con il successo della candidatura di Milano per l'Expo 2015, che ha fatto sì che all'evento siano stati collegati, già nel 2008, i piani di compimento delle principali opere infrastrutturali in corso da tempo.

Al fine di rendere operative le strategie di sviluppo infrastrutturale in Lombardia è stata avviata l'applicazione del federalismo infrastrutturale basato sulle regole della «coamministrazione», in attuazione del principio di sussidiarietà: in base ad essa si delega all'amministrazione territorialmente più prossima il compito di seguire i processi, deferendo all'amministrazione di livello territoriale superiore funzioni di vigilanza e coordinamento. In questo senso la coamministrazione porta al coinvolgimento collaborativo dei diversi livelli di governo (statale, regionale e locale). In termini pratici, l'attuazione del principio ha avuto un primo passaggio con la costituzione di

Concessionaria Autostrade Lombarde (CAL) il 19 febbraio del 2007, società per azioni interamente e indirettamente pubblica. L'assetto societario vede coinvolta l'ANAS e Infrastrutture Lombarde SPA.

Tale impianto è stato definito e regolato con la l. n. 15 del 26 maggio 2008. La norma regola il processo di approvazione e realizzazione delle infrastrutture con una procedura snella, in cui la gestione dell'istruttoria si colloca a livello regionale (mantenendo a livello statale i poteri di controllo e di approvazione finali) e interviene in caso di ritardi da parte dei soggetti inadempienti, prevedendo anche appositi poteri sostitutivi, secondo quanto previsto in intese esecutive della legge stessa. La legge regionale riguarda le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale delle quali, in apposite intese, sia stato riconosciuto il concorrente interesse regionale (opere inserite nell'Intesa Generale Quadro Stipulata con il Governo l'11 aprile 2003).

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali stradali prioritarie, si sono registrati rilevanti passi avanti nella progettazione di Pedemontana, Bre.Be.Mi. T.E.M. e SS 38 (1° stralcio). Da segnalare anche l'apertura al traffico della superstrada di collegamento Boffalora-Malpensa e l'avvio dei lavori di riqualifica della ex SS 415 Pausellese.

Sono proseguite, infine, le azioni volte a dotare la Lombardia di un adeguato sistema di infrastrutture ferroviarie e metropolitane: in questo quadro si collocano, tra l'altro, il completamento del Passante Ferroviario di Milano, l'apertura della linea AV/AC Milano-Bologna e gli avanzamenti progettuali delle linee ferroviarie Arcisate-Stabio e Saronno-Seregno, i prolungamenti delle linee M1-M2-M3 della Metropolitana Milanese, il finanziamento della M4 e, in *project financing*, della M5, la bretella di collegamento ferroviario tra Busto Arsizio e Malpensa.

### 3.2.2. La nuova società Trenitalia-Ferrovie Nord

Il 3 agosto 2009 è stato stipulato l'accordo tra FNM Spa e Trenitalia Spa che dà vita a una società per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia.

La partecipazione alla nuova società di FNM e Trenitalia sarà paritetica, con quote del 50% ciascuno.

Il progetto vedrà due fasi distinte. La prima, «sperimentale», della durata di circa un anno, prevede l'affitto, a favore della nuova società, dei rami di azienda attivi nel trasporto pubblico locale in Lombardia di titolarità degli attuali operatori LeNord e Trenitalia. Con l'affitto dei rami d'azienda, la nuova società assumerà la qualifica di operatore ferroviario, posizionandosi come il maggior operatore specializzato nel trasporto pubblico locale sulla scena italiana.

Già in questa fase il servizio offerto dovrà rispettare parametri precisi stabiliti nei contratti di servizio delle due società in materia di puntualità, regolarità, pulizia, informazione, potenziamento dei servizi offerti.

Verificato il raggiungimento degli obiettivi prefissati, 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 6 anni, rinnovabili per altri 6.

La nuova società disporrà di circa 375 milioni annui di risorse per garantire il servizio ferroviario nella regione, grazie a un aumento complessivo delle dotazioni economiche annue, che passano dagli attuali circa 255 a 350 milioni, cui si aggiungono ulteriori 25 Meuro l'anno per tre anni, messi a disposizione dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La società disporrà di 1.672 veicoli, 126 locomotori elettrici, 6 locomotori diesel, 226 elettromotrici, 110 automotrici diesel, 35 Taf, 42 Tsr (più 36 in arrivo) e 1.127 carrozze.

### 3.2.3. Il processo di riforma del trasporto pubblico locale

Nel settore del trasporto pubblico locale il processo di riforma è stato avviato nella precedente legislatura regionale, a seguito degli interventi legislativi nazionali che hanno richiesto il passaggio dal regime concessorio e dal regime finanziario *ex lege* 151/1981 al nuovo meccanismo delle gare e dei contratti di servizio.

Al momento dell'avvio del processo di riforma le aziende di trasporto pubblico locale in Lombardia presentavano un panorama dimensionale estremamente diversificato, passando da realtà di circa 9.000 addetti per l'ATM di Milano a imprese familiari di pochi addetti e manifestava una tendenza al calo progressivo del numero delle aziende presenti (195 nel 1988, di cui 152 private e 43 pubbliche; 149 nel 1998, 130 nel 2002).

A seguito di una serie di interventi normativi (l. 204/1995, l.r. 13/1995, l.r. 29/1996, d.lgs. 422/1997, l. 194/1998, l.r. 22/1998) che hanno favorito l'introduzione di incentivi al perseguimento dell'efficienza aziendale, l'andamento dei disavanzi aziendali, molto critico nei primi anni Novanta, ha conosciuto una progressiva e consistente diminuzione.

Sotto il profilo strutturale e organizzativo il Trasporto pubblico locale (TPL) in Lombardia è organizzato in 22 bacini di cui 11 urbani e 11 extraurbani, che corrispondono alle 11 Province differenziate per ambito urbano ed extraurbano. Il bacino più esteso è quello metropolitano milanese, coincidente con il territorio provinciale, che presenta una popolazione pari a 3,87 milioni di abitanti e una superficie di circa 2.000 kmq. Se confrontato con le 19 principali aree metropolitane europee, il bacino milanese si colloca al 13° posto per estensione (IReR, 2008g).

In Lombardia operano 106 aziende, 77% delle quali private. Il 97% di esse è operativo nel comparto gomma e in particolare nel segmento extraurbano, il 57% opera con meno di 20 addetti e il 66% con meno di 50.

La Lombardia è una delle regioni europee più frammentate negli assetti delle aziende di servizio sia per numero degli operatori sia per numero di chilometri erogati per singolo operatore. Il livello di frazionamento del mercato non è comparabile con la situazione europea, caratterizzata da un alto livello di concentrazione e di integrazione modale. Il ricorso a forme di collaborazione pubblico-privato (ATI o consorzi) rappresenta ancora oggi una soluzione frequentemente utilizzata per la partecipazione a gare di affidamento in Lombardia, dove delle 26 gare aggiudicate, caratterizzate da un valore medio di circa 4 milioni di vetture per km, 11 hanno riguardato forme miste di alleanza pubblico-privato.

Dopo la prima fase di riforme, reintervenire in modo profondo sul TPL lombardo è divenuta una priorità strategica per garantire un servizio efficiente ai cittadini lombardi e dare un contributo fattivo al riequilibrio modale del trasporto e alla riduzione della pressione antropica sull'ambiente.

Un'azione di rilievo intrapresa dalla Regione è stata quella di definire il patto per il TPL in Lombardia fra Regione Lombardia, Province, Comuni capoluogo, ANCI Lombardia, Associazioni e imprese di TPL, imprese ferroviarie (RFI, Trenitalia e Ferrovie Nord), Assolombarda, sindacati confederali del settore dei trasporti, associazioni di utenti, consumatori e pendolari. Il Patto, sottoscritto l'11 novembre 2008, si propone di sostenere un cammino di riforma del settore attraverso l'istituzione di agenzie per il TPL di bacino, cui sono delegate funzioni di programmazione, regolazione e controllo dei servizi; la redazione e l'approvazione del piano di bacino, che conterrà il disegno della rete, dei servizi su gomma, tranviari e metropolitani, raccordati con quella

dei servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto. L'obiettivo è quello di garantire un'ottimizzazione degli orari, razionalizzare i servizi, assicurare la migliore qualità dell'offerta in ottica intermodale, sviluppare modelli di integrazione tariffaria.

Compito delle agenzie di bacino è la gestione delle gare; la determinazione degli standard gestionali; la programmazione operativa e la gestione delle risorse; la gestione e la verifica dei contratti di servizio; la definizione delle politiche di promozione del sistema di trasporto; lo sviluppo operativo e l'applicazione del sistema tariffario; la definizione di momenti istituzionali di consultazione; il monitoraggio della qualità dei servizi; la collaborazione nella definizione dei servizi ferroviari regionali.

Gli obiettivi posti per il 2015 sono: l'incremento del 30% di viaggiatori, l'aumento del 20% dei servizi ferroviari, con il 5% in più di puntualità, la crescita del 10% di velocità commerciale dei mezzi, la riduzione dell'età media dei mezzi del 20% e la soppressione massima delle corse al 10%. Tali obiettivi peraltro sono molto attesi dagli utenti che hanno vissuto, nel corso della legislatura, momenti anche molto critici di caduta della qualità del servizio ferroviario, in particolare al cambio dell'orario nell'autunno-inverno del 2008.

Con l'avvio del processo di riforma, la Regione Lombardia punta a: consentire un salto di qualità del trasporto regionale, suburbano e locale; favorire una programmazione coordinata di tutti i servizi di trasporto pubblico (automobilistici, tranviari, metropolitani, ferroviari locali e regionali); condividere e sostenere l'integrazione tariffaria per la semplificazione e il libero accesso a tutto il sistema del trasporto pubblico; raggiungere e garantire l'equilibrio economico del sistema e ottenere una più adeguata ed efficace risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini; definire, tramite il confronto e il partenariato, un nuovo modello sulla linea del miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico (Senn e Zucchetti, 2001).

Il Patto riguarda il tema delle risorse economico-finanziarie a sostegno dello sviluppo del settore. In sintesi il Patto prevede l'impegno di Regione Lombardia a riconoscere alle aziende di TPL l'aumento dei corrispettivi con il tasso di inflazione riconosciuto dal Patto di Stabilità, l'impegno ad assicurare 120 Meuro di finanziamento per l'acquisto di nuovi autobus e 30 Meuro per nuovi treni, in aggiunta ai 750 Meuro già finanziati, e l'impegno di 190 Meuro finalizzato allo sviluppo delle linee ferroviarie suburbane e regionali.

Il Patto per il TPL sottoscritto in Lombardia è il primo caso in Italia in cui viene sviluppato uno scenario innovativo, che prevede una forte riorganizzazione territoriale e gestionale dell'intera rete di trasporto pubblico, sia su ferro che su gomma, costruita attraverso un percorso di confronto e di partenariato (Arrigo, 2007).

### **3.2.4. Il sistema aeroportuale lombardo**

Lo scalo aeroportuale di Malpensa 2000, con le opere tese a garantirne l'accessibilità stradale e ferroviaria, rappresenta senza dubbio l'opera infrastrutturale di trasporto più importante realizzata negli ultimi due decenni in Lombardia. Al di là delle sue «misure» dimensionali e di capacità di traffico, l'aeroporto di Malpensa ha assunto un ruolo decisivo nello sviluppo del sistema lombardo ed è diventato in breve tempo uno dei principali aeroporti internazionali e intercontinentali d'Europa.

La crescita e il posizionamento raggiunto da Malpensa in questi anni è stata la naturale conseguenza delle esigenze di mobilità aerea del sistema lombardo e di tutto il Nord Italia. L'economia lombarda, e di conseguenza quella del Paese, ha trovato le condizioni necessarie per crescere e affermarsi nell'economia globalizzata anche e so-

prattutto grazie alla presenza dello scalo varesino, che ha permesso alle aziende e agli operatori del Nord Italia di stabilire relazioni business con Paesi europei, asiatici e del continente americano.

La «vicenda» Alitalia, che ha visto dapprima l'apertura di un confronto diretto tra Alitalia e Air France e poi l'intervento di CAI, la Compagnia Aerea Italiana nata sugli asset di Alitalia, ha provocato pesanti ricadute sullo scalo di Malpensa. Il cambiamento dell'offerta da parte di Alitalia (compresa Alitalia Express, il vettore regionale parte della compagnia stessa) su Malpensa tra il 2007 e il 2008 è stato netto. La tabella 3.1 mostra la differenza tra i programmi operativi per la prima settimana di giugno 2007 e quelli della prima settimana di giugno 2008.

Complessivamente 52 destinazioni su 85 sono state tagliate; i posti settimanali offerti dal vettore sullo scalo milanese sono passati da quasi 143 mila a poco più di 30 mila. Sul fronte intercontinentale in particolare sono state tagliate 17 destinazioni su 26 e più di 30.000 posti su 38.000 mila.

Il recente abbandono dello scalo di Malpensa da parte di Alitalia ha provocato, in sintesi, nel corso del 2008 una percepibile perdita di passeggeri, circa il 31% in meno, in buona parte compensato dall'incremento di traffico sostenuto da altre compagnie operanti sullo scalo varesino.

CAI, in linea con le decisioni precedentemente assunte da Alitalia, ha avviato un repentino processo di *dehubbing* dell'aeroporto lombardo sostanzialmente in antinomia rispetto ai processi di business basati sul traffico d'affari a prevalente concentrazione nel Nord del Paese.

**Tabella 3.1 | Offerta di Alitalia su Malpensa: confronto stagioni estive 2008 vs 2007**

Macroarea di destinazione	Giugno 2007		Giugno 2008		Var. negative	
	Nr destinazioni	Posti	Nr destinazioni	Posti	Nr destinazioni	Posti
Africa: Central/Western Africa	3	3.565	-	-	3	3.565
Africa: North Africa	5	6.922	5	3.275	-	3.647
Asia: North East Asia	3	4.542	1	873	2	3.669
Asia: South Asia	2	2.904	-	-	2	2.904
Europe: Eastern/Central Europe	18	22.180	8	6.247	10	15.933
Europe: Western Europe	41	82.649	16	16.413	25	66.236
Latin America: Lower South America	2	3.201	1	873	1	2.328
Latin America: Upper South America	1	1.050	-	-	1	1.050
Middle East	5	6.143	1	393	4	5.750
North America	5	9.737	1	2.037	4	7.700
<b>Totale</b>	<b>85</b>	<b>142.893</b>	<b>33</b>	<b>30.111</b>	<b>52</b>	<b>112.782</b>

Fonte: IReR (2008e) – elaborazioni su programmi operativi delle compagnie aeree

Nella consapevolezza dell'importanza strategica rivestita dall'aeroporto di Malpensa per la Lombardia e per tutto il Nord Italia e nella logica del potenziamento dei sistemi e delle infrastrutture di trasporto per il miglioramento della qualità della vita e della competitività del sistema economico, il Governo regionale ha con costanza sostenuto e difeso il ruolo dello scalo. Anzi, definita la strategia industriale di CAI, Regione Lombardia ha posto in atto azioni autonome di rilancio che richiederanno sia l'ottenimento della liberalizzazione degli slots e delle rotte intercontinentali, sia un fisiologico periodo, purtroppo non breve, di assestamento, nonché interventi a tutela dell'occupazione tramite accordi sugli ammortizzatori sociali.

Uno degli aspetti del percorso intrapreso riguarda un forte investimento finalizzato ad accrescere l'accessibilità dell'aeroporto attraverso una serie di interventi infrastrutturali. Sono state concluse le opere viarie, con apertura al traffico nel marzo 2008, della superstrada di collegamento Boffalora-Malpensa, mentre è in fase avanzata il raddoppio della linea FNM nella tratta tra Castellanza e Busto Arsizio ed è iniziata l'offerta di servizio ferroviario RFI da Busto Arsizio a Malpensa.

L'offerta aerea lombarda non si limita comunque al solo aeroporto di Malpensa, ma riguarda un vero e proprio sistema aeroportuale lombardo con gli aeroporti di Milano-Linate, avviato verso la specializzazione di city airport, e Orio al Serio, divenuto punto di riferimento del Nord Italia per quanto concerne i voli low cost. A questi si aggiunge l'aeroporto di Montichiari di cui si prevede nel prossimo futuro uno sviluppo a servizio del quadrante est del settore padano.

Il futuro del sistema aeroportuale lombardo, e con esso della capacità competitiva del territorio, dovrà passare attraverso il rilancio di Malpensa come aeroporto in grado di coprire collegamenti internazionali e intercontinentali e il rafforzamento delle naturali vocazioni degli altri aeroporti, nonché attraverso la promozione di accordi commerciali finalizzati a superare il deficit di attrattività del territorio derivante dalla componente trasportistica (cfr. focus Arrigo, *Le infrastrutture aeroportuali in Lombardia*).

### 3.2.5. La mobilità ciclabile

L'attenzione verso la mobilità ciclabile è andata crescendo nel corso degli ultimi anni con la riscoperta di un mezzo di trasporto talvolta dimenticato, ma efficiente per le brevi distanze, divertente per il tempo libero, ma soprattutto «pulito» per la qualità ambientale delle città e del territorio.

L'esperienza recente più interessante riguarda il progetto Bike Sharing avviato dal Comune di Milano (BikeMi), che si configura come un sotto sistema di trasporto pubblico da utilizzare per brevi spostamenti e che ha visto crescere in modo considerevole il numero di fruitori superando quota 12.000. Con il Bike Sharing Milano ha conquistato la leadership italiana in questo settore, avvicinandosi così a esperienze più mature avviate in altre importanti città, soprattutto del Nord Europa.

Le città lombarde, così come tutto il territorio regionale, lamentano però criticità sul fronte piste ciclabili che, seppur presenti, sono frammentate, non collegate tra loro e con il sistema del trasporto pubblico. È in questa direzione che si inserisce la recente l.r. 7/2009 a favore dello sviluppo della mobilità ciclistica. La legge prevede infatti la realizzazione di un Piano regionale della mobilità ciclistica, in accordo con le disposizioni del Piano Paesistico Regionale, «allo scopo di perseguire, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio e di garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano». Il perseguimento degli obiettivi indicati dalla legge sarà ottenuto attraverso: a) l'incremento e la messa in rete delle piste ciclabili, anche in relazione con i grandi attrattori di traffico (scuole, centri commerciali ecc.); b) la connessione della rete ciclabile con il sistema della mobilità collettiva; c) la messa in sicurezza dei percorsi ciclabili per la coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata.

La legge ha previsto la pubblicazione di un bando di attuazione che mobilita risorse per 4,5 Meuro a favore di interventi per la mobilità ciclistica promossi dagli Enti locali e da enti parco anche in collaborazione con soggetti privati. Il tema delle piste ciclabili è stato uno degli strumenti compresi nell'accordo siglato nel 2007 tra le Regioni

del Nord Italia e il Canton Ticino orientato allo sviluppo di azioni sinergiche per combattere l'inquinamento del bacino padano. L'azione regionale finalizzata ad agevolare l'utilizzo della bicicletta ha infine previsto il sostegno al suo acquisto attraverso incentivi che si sono aggiunti a quelli stanziati a livello statale.

