



BEST PRACTICES E POCHI CANTIERI IN UN QUADRO D'INCERTEZZE

Infrastrutture IN LOMBARDIA

FABRIZIO BONOMO

La Lombardia si caratterizza da molti anni per la forte contraddizione fra un'importanza economica indiscussa, con un'elevata domanda infrastrutturale, e i pochi cantieri che concretizzano i molti piani e progetti, che al di là delle dichiarazioni ufficiali sono quasi tutti arenati, mentre a livello locale prendono corpo faticosamente singole pratiche d'eccellenza, in realtà come Milano o Brescia, in grado di assicurarne, o mantenerne, un ruolo di primaria importanza sia a livello nazionale che internazionale



Veduta del cantiere per la costruzione del ponte sul Po della linea AV Milano-Bologna

Quello che caratterizza la Lombardia è il contrasto stridente fra potenzialità economiche uniche in Italia, la presenza di una domanda elevata di infrastrutture e servizi di trasporto e i pochissimi cantieri aperti oggi, nel 2004, dopo almeno dieci anni di stasi, interrotta solo dal faticoso avvio dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa e di una parte delle opere connesse, fra cui l'allargamento dell'autostrada Milano-Laghi (1998-2000).

La Lombardia è comunque la regione principe per l'applicazione del project financing in Italia, della ricerca di nuove soluzioni per la mobilità delle persone e delle merci, specie in ambito urbano, dello sviluppo di iniziative originali per il turismo e la valorizzazione del territorio, e il migliore esempio di gestione del ciclo rifiuti, con il maggior numero di termovalorizzatori del Paese (14 su 47 esistenti, di cui 6 nella sola provincia di Milano), che hanno trattato, nel 2002, il 50 per cento dei rifiuti avviati a trattamento termico, oltre ad avere la percentuale più alta di raccolta differenziata.

Elenchi e cantieri

L'ultimo elenco di grandi opere risale all'aprile 2003 – parte integrante dall'Intesa di programma quadro con il governo – che comprende 54 interventi da realizzare dal 2005 al 2013, per un investimento complessivo di 32 miliardi di euro (circa 62 mila miliardi di lire) di cui oltre 20 per le ferrovie (sostanzialmente le linee AV), quasi 10 per strade e autostrade e due per metropolitane, sistemi ferroviari urbani e interporti.

I cantieri aperti riguardano gli accessi al nuovo polo fieristico di Rho-Però, il raccordo fra la A4 e lo scalo di Malpensa, la quarta corsia dell'autostrada Mila-

no-Bergamo e il potenziamento della viabilità in Valtellina per i mondiali di sci del 2005.

Per il resto ci sono molti progetti in discussione, fra i quali spiccano tre nuove autostrade, cioè direttissima Milano-Brescia (Brebemi), Tangenziale est esterna di Milano e Pedemontana, tutte oggetto di un forte interesse da parte dei privati, che richiedono da sole un investimento di circa 5 miliardi di euro, quasi 10 mila miliardi di lire.

Quanto alle grandi opere ferroviarie, i lavori sono in corso sulla linea AV Milano-Bologna, mentre quella da Torino

si ferma a Novara, per ora, così come l'allargamento della vicina autostrada, che dovrebbero comunque essere completate fino a Milano entro il 2008.

Ostacolo economico

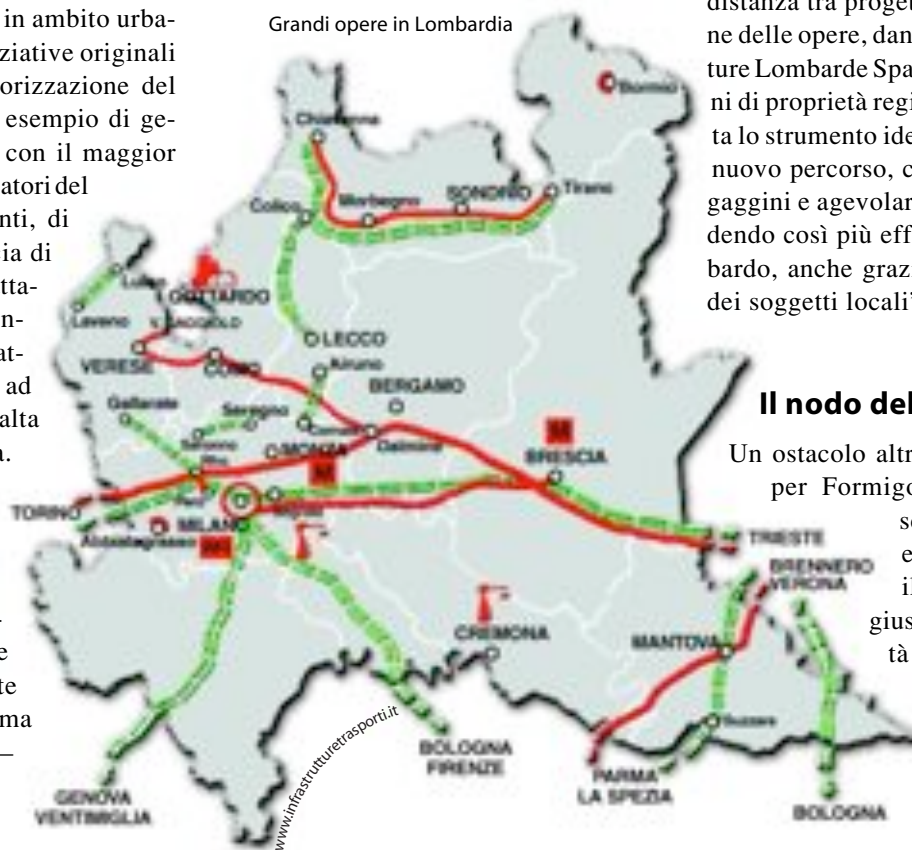
La carenza di risorse finanziarie è chiaramente un ostacolo che frena la costruzione di nuove infrastrutture, e lo stesso Roberto Formigoni, Presidente della Regione Lombardia, sottolinea che “da tempo non si può far conto esclusivamente sulle risorse pubbliche, tanto che la Regione si è mossa per accorciare la distanza tra progettualità e realizzazione delle opere, dando corpo a Infrastrutture Lombarde Spa, una società per azioni di proprietà regionale che rappresenta lo strumento ideale per imboccare un nuovo percorso, capace di evitare lungaggini e agevolare finanziamenti, rendendo così più efficace il sistema lombardo, anche grazie al coinvolgimento dei soggetti locali”.

Il nodo del consenso

Un ostacolo altrettanto difficile, che per Formigoni è superiore alla scarsità delle risorse economiche, riguarda il consenso, in parte giustificato dalla difficoltà di intervenire in uno dei territori più densamente urbanizzati d'Europa.

Va segnalato però l'accentuarsi nella regione anche di tendenze distorsive, che complicano ulteriormente la realizzazione dei progetti: la ricerca di scorciatoie procedurali e un uso strumentale delle ragioni del dissenso.

Il tentativo di velocizzare si spinge fino a mettere in discussione le stesse procedure della Legge Obiettivo, che già riduce notevolmente i tempi rispetto alla Merloni: il presidente della Brebemi Spa, Francesco Bettoni, nel maggio scorso



Sistemi della Lombardia

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali
	Sistemi urbani
	Hub interportuali

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



ha chiesto provvedimenti speciali da parte del Governo per aprire i cantieri subito, quando ancora il progetto era (ed è) a livello di Preliminare, a sua volta sviluppato in soli quattro mesi.

Il risultato è una riduzione dei margini per una corretta progettazione, rendendo meno accurato l'inserimento nel territorio, accentuando quindi contestazioni e resistenze, ma anche un aumento dei rischi di errori progettuali, fino al paradosso di disegnare infrastrutture non compatibili o in contrasto con altre (la Brebemi, ad esempio, ha conflitti di sovrapposizione con la nuova linea AV Milano-Venezia).

Da qui un aumento dei costi e, non ultimo, un progetto definitivo difforme dal preliminare – la stessa Unione europea è intervenuta su questo problema, avviando nei mesi scorsi una procedura d'infrazione contro l'Italia – tanto da costringere al rifacimento del progetto e alla ripetizione delle procedure.

L'altro aspetto, quello dell'uso politico del dissenso, presenta alcuni casi emblematici a Milano, fra i quali spicca quello legato alla realizzazione dello svincolo di piazza Maggi, punto d'arrivo dell'autostrada Milano-Genova e da sempre nodo critico della viabilità milanese: qui una serie di comitati ha sostenuto che la zona sarebbe stata devastata da un mostro ecologico e il traffico sarebbe aumentato; dopo la sua realizzazione nessuno contesta più, perché il traffico è diminuito, così come l'inquinamento atmosferico e acustico, e i comitati militanti si sono spostati a protestare contro un'altra infrastruttura (oggi il parcheggio sotto la Darsena, che dovrebbe consentire il recupero e la pedonalizzazione dei navigli e in seguito la realizzazione del porto turistico di Milano, fiore all'occhiello dell'idrovia Locarno-Venezia).

Con la giunta Albertini il problema del consenso è in parte superato – sostiene Giorgio Goggi, assessore ai Trasporti e alla mobilità del Comune di Milano – nel senso che non si fa bloccare dai dissensi strumentali: l'atteggiamento è

quello di studiare attentamente gli interventi, tener conto che gli elettori agiscono per delega e non per democrazia diretta, oltre che del fatto che molto spesso la democrazia diretta è manipolata ed è quindi importante, innanzitutto, il consenso nelle forze politiche di maggioranza, e poi una valutazione tecnica delle ragioni del dissenso.

Strade e autostrade

In Lombardia sono previste diverse infrastrutture viarie, a partire dalle tre nuove autostrade in progetto e dagli interventi in corso già segnalati: accessi al polo fieristico di Rho-Però, raccordo fra la A4 e Malpensa, quarta corsia della



Particolare dello svincolo di piazza Maggi, a Milano

Milano-Bergamo, viabilità in Valtellina. Altri progetti in corso sono l'interramento della Statale 36 presso Monza, la tangenziale di Brescia, l'autostrada della Valtrompia, la riqualificazione delle statali Paullese e Gardesana occidentale, la bretella A15 Parma-Mantova, l'accessibilità alla Valcamonica e la riqualificazione della statale goitese.

In totale si tratta di interventi per almeno 10 miliardi di euro, quasi tutti previsti nell'Accordo di programma del 2003 e nei Piani Anas.

Fra i cantieri aperti, si segnalano quelli per la quarta corsia della A4 e gli svincoli di Rho-Però, illustrati più avanti, ma soprattutto la superstrada Malpensa-Boffalora: 18 chilometri a quattro cor-

sie, per un costo complessivo di quasi 120 milioni di euro, che entro due anni dovrebbero consentire l'accesso allo scalo anche dalla A4 Milano-Torino.

Altrettanto significativo è il riassetto della Statale 36 a Monza – circa 160 milioni di euro per un tratto di quattro chilometri, con un tunnel urbano di 1,8 chilometri – che dovrebbe risolvere i problemi di attraversamento della periferia monzese e i collegamenti con l'autostrada A4; per ora i cantieri sono bloccati da ricorsi al Tar, però è già pronto il progetto esecutivo, i fondi sono disponibili così come l'affidamento dei lavori (a Impregilo); in questo caso, a parte il costo particolarmente elevato, il banco di prova sarà la cantierizzazione, visto che i lavori interesseranno, per tre anni, una delle più importanti arterie di accesso a Milano da nord, con un traffico di circa 70/80 mila veicoli al giorno, e prevedono la demolizione del viadotto esistente e la costruzione di una galleria a foro aperto, a 20 metri di profondità, sotto il collettore idrico dell'alto Lambro.

Pedemontana Lombarda

Un caso a parte è la Pedemontana Lombarda, un'arteria programmata da quasi vent'anni (la concessione risale al 1986) che collega Bergamo a Malpensa e attraversa aree densamente urbanizzate a nord di Milano.

Il punto fermo più recente risale al marzo 2001, quando la Regione ha ottenuto l'assenso sul progetto da parte di tutte le Province interessate, oltre che di quattro dei sei parchi e del 75 per cento dei comuni (pari all'85 per cento della popolazione coinvolta).

Oggi molto è cambiato rispetto a quegli accordi: pur di ottenere l'assenso dei comuni era stato previsto un tracciato quasi interamente in galleria (se un comune non vuole un'infrastruttura in genere chiede sia interrata), ma alla verifi-

ca tecnica questa ipotesi non ha retto, e il progetto preliminare l'ha riportata per molta parte in superficie, tanto più che in un tratto importante, da Vimercate al fiume Adda, deve integrarsi con la gronda ferroviaria da Seregno a Bergamo, il cui progetto preliminare è stato approvato nel luglio scorso dalla Regione; per quest'ultimo aspetto la questione è ancora aperta, perchè non è facile armonizzare i due progetti, considerando gli standard molto più rigidi della ferrovia. Ma oltre ai problemi tecnici e di consenso è il nodo economico quello sempre più difficile da sciogliere, perchè i costi crescono continuamente e oggi sono stimati in circa 7.500 miliardi di lire (i circa 4.400 indicati della tabella riassuntiva sono la stima della Regione inserita nel Piano straordinario 2003-2011, a sua volta molto più alta di stime precedenti). Si tratta di una somma enorme, che rimane consistente anche se il concessionario sembra essere disponibile a coprirne il 50 per cento: rimane infatti il problema di chi copra il resto, perchè si tratta comunque di oltre 3 mila miliardi di lire.

Project financing

quella di essere la regione dove si sta sviluppando le più numerose e importanti iniziative di project financing applicato alle infrastrutture. Fra le otto

proposte di autostrade trasmesse all'Anas nel biennio 2002-2003, per un totale di 18,9 miliardi di euro, le due principali riguardano la Lombardia: la Brebemi, andata in gara e aggiudicata nel 2003, e la Tangenziale est esterna di Milano, che insieme alla Orte-Venezia è stata dichiarata di Pubblico interesse. C'è poi Milano, che è oggi il terreno più fertile per il project financing applicato ai parcheggi – con il coinvolgimento di capitali privati per oltre 600 milioni di euro – ma anche la città dove sono in discussione, per la prima volta in Italia, progetti legati al trasporto pubblico e, recentemente, a tunnel stradali urbani. Quelli per il trasporto pubblico riguardano due nuove linee di metropolitana, la 4 e la 5; per quest'ultima (5,6 chilometri con 9 stazioni) sono già stati individuati i promotori e ci si prepara alla gara, per un costo complessivo di 504 milioni di euro, dei quali 193 di investimenti privati; per la linea 4 (7,5 chilometri con 14 stazioni) le valutazioni sono in corso, ma si parla di un investimento complessivo di oltre un miliardo di euro, di cui 390 milioni a carico dei privati. Per i tunnel stradali sono in fase di valutazione due progetti: uno di collegamento fra piazza Repubblica (stazione Centrale) e gli svincoli autostradali a nord, l'altro per la creazione di un anello stradale di 10 chilometri sotto la circon-

vallazione dei Bastioni (oggetto di uno studio di MM per il Comune, nel 1999, lasciato poi a disposizione dei privati), per il quale si stima una spesa complessiva di 1.550 milioni di euro di cui 500 di finanziamento pubblico.

Ferrovie

Per il settore ferroviario la Lombardia è interessata da una serie di interventi delle Ferrovie Nord Milano (Fnm) – una miriade di piccoli interventi che si affiancano ad altri più consistenti, come il tunnel di Castellanza della linea per Malpensa e il quadruplicamento del tratto Cadorna-Bovisa – per un totale di oltre un miliardo di euro di lavori.

Quanto a Rfi, il suo piano d'investimenti prevede una spesa di circa 13,2 miliardi di euro sulle linee della regione e sul nodo di Milano, dei quali oltre 7 per le quattro linee dell'Alta velocità che convergono sul capoluogo da Venezia, Bologna, Genova e Torino.

Altri interventi importanti riguardano:

- il quadruplicamento della linea Milano-Monza-Chiasso, oggi a livello di progetto preliminare, per un investimento di 1,4 miliardi di euro;
- i collegamenti da sud e da nord con lo scalo di Malpensa, sia attraverso una nuova linea dalla stazione Centrale di Milano che si connette alla rete delle

Ipotesi di progetto della Pedemontana lombarda nel tratto fra Vimercate e il fiume Adda, dove è previsto l'affiancamento con la gronda ferroviaria est





Fnm (fine lavori prevista per il 2006, con un investimento di circa 48 milioni di euro), sia dalla linea Gallarate-Varese-direttrice del Sempione, con circa 13 chilometri completamente in galleria naturale a canne separate e una nuova stazione di Rfi a Malpensa, per un investimento di 1,2 miliardi di euro (progetto a livello di preliminare);

- il collegamento Arcisate-Stabio, in Svizzera, 7 chilometri attesi da tempo per permettere una connessione diretta fra Varese e il sud-est della Svizzera, oltre all'interscambio ferro/ferro con la direttrice del Sempione (è a livello di progetto preliminare, con un costo stimato di 185 milioni di euro).

- le gronde merci est e ovest di Milano, determinanti per il superamento del nodo di Milano; quella est, da Seregno a Bergamo, è a livello di progetto preliminare, approvato dalla Regione nel luglio scorso, e prevede un investimento complessivo di un miliardo di euro; per quella ovest è in corso lo studio di fattibilità, in collaborazione con le ferrovie svizzere, per individuare il corridoio infrastrutturale per il collegamento tra Belinzona e gli impianti merci di Gallarate (Hupac) e Novara, così da creare un corridoio da e per il Gottardo.

Un'altro intervento di rilievo riguarda il raddoppio della Milano-Mortara, che comprende anche la riqualificazione della stazione di Milano Porta Romana, per un totale di circa 526 milioni di euro d'investimento; la prima fase (per 134 milioni di euro) prevede l'avvio dei lavori nel 2005 e il completamento nel 2008; la fase successiva, oggi a livello di progetto preliminare, già approvato dalla Regione Lombardia, dovrebbe essere completata nel 2011.

Inoltre, circa 155 milioni

di euro riguardano il quadruplicamento linea Milano Rogoredo-Melegnano, che dovrebbe terminare nel 2007, mentre il quadruplicamento del tratto Milano Lambrate-Treviglio della linea per Venezia dovrebbe terminare entro il 2006, per un investimento complessivo di circa 465 milioni di euro.

Infine, verso Bergamo è in corso il raddoppio della linea da Treviglio, oggi a binario singolo (fine lavori entro il 2006, con un investimento di circa 62 milioni di euro), mentre sulla Milano-Lecco sono in corso i lavori della prima fase di raddoppio, avviati da anni, che dovrebbero terminare nel 2006, con un investimento di circa 18 milioni di euro (su 206 dell'intero progetto).

Quanto alle stazioni, oltre a Milano Centrale, inserita nel network di Grandi Stazioni (un progetto di ristrutturazione da circa 155 milioni di euro) sono previsti interventi per circa 38 milioni di euro per quelle inserite nel circuito Centostazioni (Milano Porta Garibaldi, Lambrate e Rogoredo, Monza, Treviglio, Bergamo, Brescia, Lecco, Sondrio, Gallarate, Varese, Como San Giovanni, Pa-

via, Voghera, Lodi, Cremona, Mantova e Desenzano), mentre nelle stazioni minori sono previsti interventi per circa 23 milioni di euro (manutenzione straordinaria e realizzazione di pensiline, marciapiedi, sottopassi e parcheggi).

Infrastrutture urbane

Per le infrastrutture urbane i principali interventi in corso sono nove, per un valore stimato di per 1.757 milioni di euro, tra cui l'adeguamento funzionale della Stazione Centrale di Milano (unico intervento già approvato ai sensi della Legge Obiettivo), la metropolitana di Brescia, il primo lotto della nuova M5 di Milano e i prolungamenti della M1 verso Monza e verso il nuovo polo fieristico di Rho-Però. Inoltre va registrato l'impegno del Governo a inserire ulteriori opere nel primo aggiornamento del programma delle infrastrutture strategiche nazionali, molte delle quali riguardano Milano, come il secondo passante ferroviario, il potenziamento delle linee 1, 2 e 3 della metropolitana, il prolungamento della 5 a Monza Bettola e la nuova linea 4, oltre a una serie di metrotranvie e metropolitane leggere nel resto della regione (metrotranvia di Monza, Milano-Desio-Seregno, Tranvia delle Valli in Val Brembana e da Bergamo verso l'aeroporto di Orio al Serio, metropolitana leggera in Val Trompia). E' comunque Milano il vero motore delle infrastrutture urbane, nonostante i numerosi ostacoli economici e amministrativi: gli investimenti in corso nel settore dei trasporti superano oggi i 500 milioni di euro – sottolinea l'assessorato ai Trasporti e alla Mobilità – e sono concentrati soprattutto sui prolungamenti delle metropolitane, oltre che sul Passante e su alcuni grandi interventi viabilistici, come la ristrutturazione della viabilità sui Bastioni, la regolamentazione della sosta, i nuovi parcheggi d'interscambio e la sistemazione dei nodi d'accesso alla città.

Veduta dello scalo di Porta Romana a Milano



STEFANO TOPUNTOLI