



## **INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ IN LOMBARDIA: MA QUANTO RESTA DA FARE!**

Infrastrutture e Mobilità in Lombardia: ma quanto resta da fare!

*Convegno del Comitato Regionale degli Automobile Club della Lombardia*

*Milano, 18 giugno 2008*

*Circolo della Stampa – Corso Venezia, 16*

Relazione

di **Gian Paolo Corda** \*

### ***Gli obiettivi del Convegno***

Tra gli obiettivi di questo secondo Convegno sulle infrastrutture c'è la ricerca di consolidare una cultura, tra i diversi Automobile Club provinciali della Lombardia, che guardi ai problemi della mobilità in logica di sistema, considerando le diverse modalità di trasporto in maniera integrata e guardando con attenzione ai problemi e alle potenzialità che derivano dall'intermodalità di passeggeri e merci; una cultura capace di assumere una logica non particolaristica e guardare ai problemi delle infrastrutture in termini di rete regionale funzionale a perfezionare un unico grande sistema urbano.

---

\* *Componente della Commissione Traffico e Trasporti dell'Automobile Club di Milano - Politecnico di Milano*

---

Un secondo obiettivo è quello di “cercare di fare chiarezza” rispetto ad un’opinione pubblica certamente frastornata da un turbinio di annunci di nuove infrastrutture e insieme consapevole dell’insufficienza di risorse destinabili alla loro realizzazione.

Un terzo obiettivo è rivolto alla classe politica lombarda perché si muova in coerenza con i bisogni espressi da un territorio dal quale si è pretesa produttività, efficienza, capacità d’iniziativa, propulsione per l’intero Paese senza che per anni si sia dato un adeguato sostegno in termini di infrastrutturazione e sfruttando risorse (ferrovie, autostrade, metropolitane, reti stradali minori) che risultavano progressivamente insufficienti a reggere il peso di una competitività crescente rispetto alle grandi aree urbane europee.

Un quarto obiettivo è quello rivolto al Governo perché comprenda che il problema delle infrastrutture lombarde è un problema che riguarda le possibilità di ripresa economica dell’intero Paese ed ha pertanto una rilevanza nazionale e non può essere affrontata, per la ristrettezza dei tempi e per la dimensione delle risorse necessarie, con finanziamenti e procedure ordinarie; non ordinari, e comunque non conformi al passato, devono potere essere i processi decisionali, l’entità delle risorse, la continuità dei flussi finanziari, la conseguente certezza nella programmazione della durata dei lavori.

### ***Un bilancio sintetico***

A distanza di quasi tre anni dal Convegno degli AC della Lombardia tenuto a Monza (18 ottobre 2005) su Infrastrutture e Mobilità, siamo qui per fare il punto sulle cose fatte, su quelle in corso, su quelle ancora da farsi.

A fronte dei tanti nodi da sciogliere individuati nell’ottobre 2005, il bilancio che ne traiamo non è certamente negativo.

Sono state realizzate:

- la quarta corsia dell’autostrada A4 Bergamo-Milano,
- il quadruplicamento della Pioltello-Treviglio, funzionale alla nuova linea ad Alta Capacità Milano-Venezia,
- la variante alla SS 11 a Desenzano sul Garda,

- 
- le varianti di Valsola e Menaggio alla SS 340 Regina,
  - la nuova Tangenziale Est di Cremona,
  - l'ammodernamento della linea Rfi Lecco-Colico-Tirano nella tratta Lecco-Piona,
  - la nuova linea ad Alta Capacità Milano-Bologna, in provincia di Lodi,
  - il sistema tangenziale sud di Mantova,
  - l'adeguamento alla classe V europea del canale Mantova-Venezia nel tratto Mantova-Ostiglia,
  - il collegamento A4-Boffalora-Malpensa
  - il quadruplicamento Milano Cadorna-Milano Bovisa, funzionale a ridurre i tempi di collegamento con Malpensa,
  - le varianti alla SS 10 di casteggio Ovest e Montebello,
  - il completamento della tangenziale nord di Pavia,
  - le varianti della SS 412 della Val Tidone a Torrevecchia Pia,
  - il nuovo collegamento Boffalora-Malpensa per il completamento dell'accessibilità stradale all'aeroporto di Malpensa.

Sono in fase di completamento i lavori per:

- il Passante ferroviario di Milano, il cui completamento consentirà l'attuazione del Servizio Ferroviario Regionale nella sua più completa e definitiva articolazione
- l'accessibilità stradale e ferroviaria al polo fieristico di Rho-Però,
- la riqualifica della A4 Milano-Torino nella tratta Torino-Milano,
- la nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Torino,
- la connessione Milano Centrale-Milano-Bovisa funzionale al nuovo collegamento con Malpensa,
- il raddoppio della Milano-Mortara,
- la terza corsia dell'autostrada A7 Milano-Genova,
- l'ammodernamento delle linee ferroviarie Rfi Lecco-Colico-Tirano e Colico-Chiavenna,
- il sistema tangenziale dell'area urbana di Varese, nella tratta nord-sud Varese-Induno,
- il potenziamento della gronda ferroviaria di nord-est Novara-Saronno-Seregno, per la tratta Castellanza e Magnago-Vanzaghello.

---

Solo per citare alcune delle opere più di rilievo in un quadro più dettagliatamente descritto nello studio alla base di questo Convegno.

Inoltre, si sono registrati notevoli passi in avanti per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei principali progetti autostradali, in conseguenza dell'approvazione, da parte del CIPE, dei relativi progetti preliminari, che ha dato l'avvio alle successive fasi procedurali.

Si è verificato, in particolare, un nuovo impulso per il potenziamento delle infrastrutture per il trasporto pubblico, in quanto, oltre all'inizio dei lavori per i sistemi tranviari e metropolitani di Bergamo e Brescia, sono stati approvati i progetti preliminari delle nuove linee metropolitane milanesi M4, M5 e dei prolungamenti di quelle esistenti oltre i confini del capoluogo lombardo, M2, M3 e ne è stata finanziata la progettazione definitiva.

A fronte delle note positive, non può non rilevarsi con preoccupazione che:

- molte sono le opere in fase di progettazione e molte, tra quelle progettate, che ancora non hanno copertura finanziaria e certezza dei tempi di realizzazione; sopra tutto gravano i dubbi e le criticità relative alla disponibilità di risorse per la effettiva realizzazione degli interventi di cui si sono attivate le procedure, come la Brebemi, la Tangenziale Est Esterna, la Pedemontana, le nuove linee metropolitane milanesi, gli adeguamenti della rete ferroviaria.

Inoltre si ha in particolare l'urgenza:

- di sostenere i progetti relativi alle linee ferroviarie che interessano il nord della Lombardia, fortemente relazionati con le previsioni già in atto in Svizzera, per quanto riguarda in particolare il trasporto delle merci: perdere importanti appuntamenti internazionali con la mancata estensione del sistema dell'AlpTransit Gottardo in territorio italiano produrrà un inevitabile ulteriore aggravio delle condizioni di congestione lungo il sistema autostradale e tangenziale milanese;
- di fare fronte al problema crescente legato alla riorganizzazione della viabilità ordinaria, che risente in maniera sostanziale delle carenze nelle disponibilità finanziarie e che non possono essere sfrontati, come le opere maggiori facendo ricorso al *project financing*.

---

## ***La ricognizione sullo “stato dell’arte”***

Nel predisporre lo studio a base di questo Convegno, il coinvolgimento “attivo” degli AC provinciali ha consentito di:

- mettere a frutto le conoscenze dirette in merito allo stato di attuazione delle opere infrastrutturali di interesse per il proprio ambito territoriale;
- trovare una sede adeguata entro la quale esprimere le proprie valutazioni sulle opere di interesse interprovinciale, finalizzate a portare un proprio contributo nelle fasi di concertazione propedeutica e/o contestuale alla progettazione degli interventi stessi da parte degli enti preposti;
- stimolare e verificare le realizzazioni, seguendo le progettazioni e i tempi di esecuzione delle opere;
- fare nuova luce sulle necessità di ciascuna realtà provinciale, sempre nel quadro complessivo delle opere prioritarie che abbiano ricadute sul disegno complessivo delle reti della mobilità lombarda.

Oltre a ciò, vi è la volontà di offrire nuove occasioni di riflessione su temi quali:

- il nodo dei finanziamenti;
- la “credibilità” dei progetti;
- l’accessibilità locale relazionata alla connettività con le rete dedicata ai traffici di più lunga percorrenza;
- l’importanza della viabilità secondaria, oggi troppo spesso trascurata e, per questo, causa di disagi per l’utenza;
- l’integrazione delle infrastrutture con il territorio e la sua valorizzazione.

L’intento finale è stato quello di stilare un bilancio di quanto è stato fatto nel settore della mobilità e di quanto ancora c’è da fare, promuovendo, nei confronti degli enti preposti alla programmazione di settore (Stato e

---

Regione in primis), una posizione condivisa degli AC provinciali rispetto a questo tema strategico.

Le fonti alle quali si è attinto per l'aggiornamento delle informazioni sono, oltreché le informazioni ricevute dagli AC provinciali, coinvolti nel processo di verifica dello stato dell'arte:

- le delibere di approvazione del CIPE relative ai progetti inseriti nelle procedure della Legge Obiettivo n.443/01;
- la rivisitazione dell'elenco delle Infrastrutture Prioritarie, aggiornato dal Ministero delle Infrastrutture (novembre 2006);
- i più recenti accordi sottoscritti dal Ministro delle Infrastrutture con la Regione Lombardia;
- il Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale (DPEFR) della Lombardia, relativo al triennio 2008-2010;
- i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale, i Piani del Traffico della Viabilità Extraurbana ed i Piani Urbani della Mobilità dei comuni capoluogo;
- i monitoraggi effettuati dalla Direzione Centrale Trasporti e Viabilità della Regione Lombardia;
- i monitoraggi periodicamente effettuati dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutturale NordOvest – OTINordOvest (su iniziativa di Assolombarda, Unione Industriale di Torino e Confindustria Genova);
- le informazioni contenute nel Sistema Informativo delle infrastrutture di trasporto in Lombardia (TRAIL), aggiornato da Unioncamere Lombardia;
- il Dossier di Candidatura all'EXPO 2015, presentato dal Comune di Milano il 17 ottobre 2007 ai Commissari BIE, dopo un percorso di condivisione con la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e la Presidenza del Consiglio, che ha avallato la disponibilità a contribuire alla realizzazione, entro il 2015, delle infrastrutture programmate in caso di assegnazione a Milano dell'EXPO.

---

## ***La scadenza del 2015***

Molto si è discusso preparando questo Convegno sulla scadenza del 2015 e sul significato dell'EXPO.

Al di là di ogni facile ottimismo, un atteggiamento realistico e prudente ci fa comprendere come gli obiettivi di un adeguamento della rete infrastrutturale lombarda vadano oltre questa scadenza; tuttavia siamo anche convinti che senza l'identificazione di programmi e di progetti concreti, che siano chiaramente nell'interesse nazionale, Milano e la Lombardia potrebbero continuare ad essere inevitabilmente penalizzati nella distribuzione delle risorse.

Se l'occasione dell'EXPO consistesse solo nella richiesta di risorse straordinarie per colmare i noti deficit infrastrutturali, o di accelerare programmi per opere già decise in passato, ci muoveremmo in un orizzonte ristretto, che giustificherebbe persino la freddezza del Ministro dell'Economia che vuole capire bene le implicazioni di investimenti ammessi fuori dal Patto di stabilità e capire con quale copertura finanziaria possano essere realizzati, ritardando a settembre la conversione in legge del Decreto sull'Expo.

Se invece fossimo convinti della necessità di far prevalere la volontà collettiva tesa a cogliere l'opportunità dell'Expò per affermare o rafforzare, nell'interesse dell'Italia, una collocazione di Milano e della Lombardia tra i nodi che contano nella rete delle città-mondo, una collocazione che veda questa grande area urbana europea con un preciso ruolo internazionale nel veicolare i grandi flussi finanziari, di informazione, merci, persone, allora le esitazioni e i distinguo cadrebbero con maggiore facilità e i timori sarebbero assai meno giustificati.

Certamente l'EXPO 2015 costituisce un'occasione straordinaria non solo per Milano a condizione di trarne occasione per rafforzare quella regione urbana più vasta di cui Milano è parte e che ne giustifica il rango di città mondiale.

Se, quindi, il potenziamento della rete delle linee metropolitane costituisce uno degli elementi necessari per affrontare con efficacia l'evento, uno dei

---

passaggi obbligati resta quello di migliorare il sistema dell'accessibilità lombarda con l'Europa ed il Mondo.

### ***Un sistema urbano da perfezionare per rispondere alle sfide dei prossimi decenni***

Le criticità legate all'effettiva disponibilità delle risorse per la realizzazione delle opere fa entrare oggi nel vivo delle questioni inerenti l'erogazione dei finanziamenti necessari, situazione che costituisce un importante "momento della verità" e che impone il tema della selezione delle **priorità d'intervento**.

Affrontare il tema delle priorità significa mettere a fuoco alcune tematiche di livello regionale, costruite attorno ad alcuni obiettivi che si ritengono "centrali" e che i diversi Automobile Club provinciali ritengono essenziali per perfezionare un sistema urbano capace di rispondere alle sfide che l'Europa ci impone nei prossimi decenni.

Come autorevolmente conferma l'OECD Territorial Reviews 2006, i limiti socioeconomici della regione urbana milanese si espandono ben oltre i confini della Provincia di Milano, con oltre 7 milioni di abitanti.

Garantirne il perfezionamento significa risolvere alcuni nodi fondamentali, che vanno sottolineati, anche qualora fossero già compresi entro quanto è stato programmato sul piano istituzionale.

Gli Automobile Club della Lombardia, vedono tre questioni centrali da affrontare con priorità:

- la valorizzazione delle risorse derivanti da un aeroporto di Malpensa aperto alla concorrenza dei cieli, mettendole a disposizione dell'economia dell'intero nord Italia<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> A dispetto di chi argomentando sulla crisi di Alitalia ne attribuisce colpa a Malpensa, l'aeroporto è cresciuto rapidamente, e non solo perché Linate gli ha ceduto parte delle sue competenze. Dal 1998 è riuscito a far aumentare di oltre il 50% i passeggeri del sistema aeroportuale milanese, passati dai 18 milioni circa del 1997 ai 28 milioni attuali.



- 
- lo sviluppo di una politica di interventi che sappia esprimere capacità innovativa, sul piano della produzione e dei servizi, nel far sì che i nuovi assi internazionali ferroviari, potenziati dai trafori del Sempione-Lötschberg e del Gottardo, siano occasioni di riequilibrio territoriale;
  - il rafforzamento del cuore del sistema urbano-regionale per farne perno dello sviluppo dell'intera Regione e, insieme, creare le

---

Cresce nonostante le crisi che a livello mondiale hanno interessato il settore del trasporto aereo ed ha attivato una significativa rete di collegamenti intercontinentali (oltre 300 voli settimanali per 65 destinazioni); ha collegamenti con 38 delle 53 città più importanti del mondo (72%) per il traffico business, alla pari con Fiumicino, più di quanti ne hanno Zurigo (55%), Monaco (49%), Vienna (47%) e Madrid (47%). Sul piano della frequenza dei voli intercontinentali Malpensa con 300 collegamenti settimanali si colloca ormai prima di Madrid (252), Zurigo (223), Fiumicino (210), Vienna (144), Monaco (142) e Barcellona (115).

Resta comunque il primo dei piccoli hub europei; per superare questa condizione occorre rafforzare i servizi di linea intercontinentali e frenare l'emorragia di traffico pregiato verso gli hubs di Francoforte, Amsterdam, Parigi, Londra, che offrono una maggiore possibilità di destinazioni verso l'Estremo Oriente, l'India, i Paesi Arabi, cioè verso altrettanti mercati in espansione.

Anche se con la realizzazione del terzo satellite la capacità del Terminal 1, oggi di 12-16 milioni di passeggeri, passerà a 18-24 milioni di passeggeri/anno, il Rapporto del Cranfield College of Aeronautics per la Commissione europea sostiene necessario si realizzi una nuova pista, dove le operazioni possano svolgersi indipendentemente dalle altre, così da risolvere gli attuali problemi operativi.

Le questioni di ordine ambientale che sono legate alla sua realizzazione, e che già comporta una limitazione della lunghezza a 2.440 m, rispetto ai 3.920 m delle 2 piste attuali, sarebbero affrontabili più facilmente se fosse chiara la convinzione del valore strategico di competere per i lunghi itinerari del traffico business, cioè se consenta l'espansione degli arrivi dei grandi jet (i Boeing 747, 767 e 777, l'Md-11, il nuovo Airbus 380), che rappresentano oggi solo il 12% dei movimenti. Se viceversa fosse giustificata solo con l'espansione dei servizi delle compagnie low cost (o "no frills"), e che utilizzano aeromobili più leggeri come l'Airbus 320, l'Md-80 il Boeing 737 allora è meglio fare altre scelte dirottando queste compagnie, che generano un indotto molto basso, verso aeroporti periferici e non di pregio, come avviene in tutta Europa.

---

condizioni per uno sviluppo delle polarità lombarde liberato dai suoi limiti di congestione autostradale e ferroviaria.

Tre grandi questioni che, se affrontate e risolte possono presentare al Mondo già alla scadenza dell'Expo, non solo una Milano urbanisticamente rinnovata e arricchita nella rete metropolitana, ma un sistema urbano competitivo e di elevata qualità ambientale che valorizza l'assetto intrinsecamente ecologico di questa grande regione urbana europea.

Tre grandi questioni che rimandano ad altrettanti "progetti di sistema" dalla cui realizzazione dipenderà in larga misura un più equilibrato assetto territoriale ed il superamento di quei fattori di congestione imputabili all'obiettivo perseguito per molti anni, che bastasse il rafforzamento dell'area metropolitana per superare ogni possibile squilibrio.

### ***Gli obiettivi prioritari***

**Primo "obiettivo":** l'accessibilità regionale e del Nord Italia alla Malpensa non è solo il collegamento affidabile all'aeroporto da parte di tutte le città lombarde, ma è la "metafora" della carenza dei collegamenti necessari tra le città settentrionali della Lombardia.

L'accessibilità a Malpensa è fortemente compromessa oggi non solo dalla mancanza dei collegamenti programmati, ma per larghe fasce della Regione, Bergamo e Brescia in particolare, dalla congestione autostradale a nord di Milano, che la realizzazione della quarta corsia della Milano-Bergamo, risolutiva per i collegamenti con e per Milano, finisce per esaltare.

La realizzazione dell'Autostrada pedemontana lombarda, dopo tante attese, e nonostante le innovazioni procedurali introdotte dalla Regione Lombardia per accelerarne l'attuazione, aprirà i cantieri nel 2015 e riesce a realizzare entro il 2015 i lotti "prioritari", che riguardano le tangenziali di Varese e Como.

Il nodo era e resta la necessità di bypassare Milano.

Il problema dell'adeguamento della tratta autostradale urbana della A4, fra Milano Ghisolfi e Sesto San Giovanni, benché il problema esista da anni, non è mai stato considerato adeguatamente nelle sedi di pianificazione

---

nazionale e regionale, come confermano le varie edizioni delle “convenzioni aggiuntive” di Autostrade Spa, dove si continua ad ignorare il problema: il programma dei lavori a carico della Concessionaria, non comprende alcun intervento di rilievo per i prossimi 38 anni.

Eppure il tratto milanese dell’autostrada A4 è interessato da un flusso che non ha eguali in Italia, con una media di 300 mila veicoli al giorno – per il 75% veicoli leggeri e il 25% veicoli pesanti – di cui circa 110 mila attraverso lo svincolo di Milano Nord (Cormano), 90 mila attraverso la barriera di Milano Est, 55 mila a Milano Ghisolfa e altrettanti dallo svincolo di Sesto San Giovanni.

Di questo flusso consistente la quota di transito, pari al 55% circa del flusso totale, mentre il resto è strettamente locale.

Il livello di servizio è fortemente dipendente dalle condizioni ambientali, dall’incidentalità (anche per eventi con effetti minimi), dallo stato di congestione del sistema di svincoli urbani ed è peggiorato dopo l’entrata in funzione del Polo esterno di Fiera Milano a Rho.

La constatazione che il traffico sulla A4 ha ampiamente superato la capacità dell’arteria è particolarmente grave considerando che, di fatto, non esistono alternative, come risulta dall’alto livello di congestione sulla tratta in diverse ore della giornata: l’esistenza di code rilevanti indica che l’utenza trova più conveniente la coda alla ricerca di percorsi alternativi, e questo perchè tutti i percorsi alternativi sono in aree fortemente urbanizzate e quindi richiederebbero comunque o lo stesso tempo o un tempo maggiore.

Si pone quindi il problema dell’aumento della capacità su tale tratta per poter migliorare il livello di servizio.

Le possibili soluzioni sul piano tecnico, già esaminate in uno Studio di fattibilità in project financing del raddoppio del tratto autostradale Milano Ghisolfa-Sesto S.Giovanni, sono:

- l’allargamento della tratta autostradale esistente con espropri di aree attualmente occupate per una tratta lunga circa 18 chilometri;
- la sopraelevazione scoperta o sopraelevazione coperta: un “ponte” lungo 18 km e largo 30 metri, con un’altezza variabile da un minimo

---

di 10 metri a circa 18, di cui non sono noti con precisione i progetti messi a punto dalla Società Autostrade ed in particolare dall'ing. Piero Sembenelli e dalla Gregotti Associati;

- il raddoppio della tratta su nuovo tracciato;
- il raddoppio della tratta realizzando un tunnel sotto il sedime attuale, "profondo" certamente di elevato costo d'investimento, ma di minimo impatto sociale, favorevole per non interrompere l'esercizio e minimizzabile negli impatti urbani e ambientali se destinato esclusivamente al traffico di attraversamento.

Più recente (2003) la proposta di un tunnel tra Certosa e il Forlanini, che sottopassando Milano, tenderebbe in direzione dell'innesto con la BreBeMi.

Soluzioni alternative che tutte devono essere viste in funzione di facilitare i flussi che attraversano l'area urbana centrale senza scambiarsi, mentre la distribuzione dei flussi autostradali entro e anord di Milano verrebbe assolta dagli svincoli autostradali esistenti e trarrebbe grande beneficio dall'eliminazione dei flussi di attraversamento.

Altrettanto critici i **collegamenti ferroviari**, che sono oggi costituiti dal solo Malpensa Express delle FNM che, con il terminale di Cadorna, garantisce soprattutto la domanda di Milano città, costituendo un evidente limite per la regione urbana.

Se il Passante reggesse almeno per la capacità a suo tempo promessa (18 treni/h per direzione), l'instradamento del Malpensa Express nel Passante ferroviario Garibaldi-Vittoria, garantirebbe collegamento ferroviario ad un bacino almeno regionale; ma se così non è, si tratta di agire con interventi realizzabili sul medio periodo, garantendo interconnessione, come si sta facendo a Milano con il collegamento tra la Stazione Centrale e Bovisa, e a Busto Arsizio con i raccordi tra le Ferrovie Nord e Rfi <sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Sempre a breve sarebbe possibile portare a compimento il collegamento con il Canton Ticino realizzando il collegamento tra Arcisate e Stabio, che consentirebbe di attivare il progetto TILO e farne parte integrante del servizio ferroviario regionale con treni di confort elevato capaci di facilitare l'integrazione e le sinergie tra Lugano, Varese, Como.

---

Sarebbe meglio tuttavia considerare questo intervento non risolutivo non investendo se non il necessario in quanto sarebbe meglio operare collegando Malpensa da Nord con la rete ferroviaria nazionale della linea del Sempione ed interconnettendo questa al Terminal 1 con la rete regionale delle Ferrovie Nord.

Ne consegue che:

- a) il collegamento ferroviario dal Terminal 1 al Terminal 2 debba prolungarsi a nord con l'intento di innestarsi sull'asse del Sempione-Lötschberg, lato Gallarate e lato Domodossola,
- b) la nuova stazione del Terminal 1, venga costruita sugli standard per i treni a lunga percorrenza, così da consentire l'interconnessione tra la rete Rfi e quella delle Fnm e l'interscambio tra i Servizi di Lunga Percorrenza e quelli del Servizio Ferroviario Regionale.

Il **Secondo “obiettivo”** da conseguire deriva dall'accresciuta consapevolezza di che cosa comportino per la viabilità lombarda l'apertura dei trafori del Sempione-Lötschberg e del Gottardo.

Grazie al traforo del Sempione, aperto nel 1906, Milano è diventata il perno della comunicazione ferroviaria con l'Europa centrale e ha avviato la sua rivoluzione industriale. La classe dirigente di allora, Comune e Camera di Commercio, ne compresero a tal punto l'importanza, simbolica oltre che economica, da spostare di due anni l'Esposizione programmata per il 1904.

Nel 2018, poco successivo all'Expo, si aprirà il nuovo traforo ferroviario del Gottardo, che insieme a quelli del Sempione-Lötschberg già in parziale esercizio, e che a quella data saranno a pieno regime, modificheranno il quadro delle relazioni con l'Europa.

Gottardo e Sempione costituiscono una straordinaria opportunità non solo perché garantiscono un più razionale collegamento tra la Valle del Reno e l'Italia, ma soprattutto perché consentono di intercettare, per i nuovi processi di trasformazione, i grandi flussi di trasporto marittimo che attraversano l'Atlantico, sbarcano a Rotterdam e Amburgo e trovano conveniente spostarsi verso i porti del Mediterraneo che, per la prima volta

---

nella storia del mercato container, fra il 2010 e il 2015 supereranno quelli nord europei.

Se da un lato occorre che i porti dell'arco ligure si facciano trovare competitivi nel dare risposta ad questa accresciuta domanda di servizi portuali, Milano, e il vasto sistema urbano di cui è parte, hanno occasione anche sotto il profilo del riassetto produttivo di accreditarsi, o di confermarsi, come nodo logistico importante tra le città-mondo.

Questa volta l'evento potrebbe avere ripercussioni ambientali fortemente negative sui territori attraversati se non si interverrà con risorse adeguate a garantire una idonea continuità alla rete ferroviaria e una sufficiente capacità a quella autostradale destinate ad accogliere crescenti flussi di merci.

Il traforo del Gottardo di per sé non sarà neppure la causa degli eventuali effetti negativi in quanto la crescita degli spostamenti merci al di qua e al di là delle Alpi non dipende, se non marginalmente, dalla presenza dei nuovi valichi: la dinamica dei flussi merci sui corridoi del Gottardo e del Sempione, infatti, tra il 1981 e il 2005, ha visto più che raddoppiato il volume totale di merci trasportate attraverso le Alpi (36,6 milioni di tonnellate nette); nonostante le ferrovie svizzere opportunamente adeguate ne abbiano assorbito ben il 65% in termini di tonnellate se ne sono riversati su strada 12,9 milioni.

Il numero dei mezzi pesanti in transito attraverso le Alpi tra la Svizzera e l'Italia tra il 1981 e il 2000 (anno dell'apertura della galleria stradale del S. Gottardo) è aumentato di oltre quattro volte, passando da 312.000 veicoli merci pesanti del 1981 a 1.304.000 del 2000, nonostante il richiamato apporto della componente ferroviaria sostenuta dalla politica di incentivi finanziari della Confederazione elvetica e la graduale ammissione dei camion da 40 tonnellate.

Alla diminuzione di camion nei tunnel stradali di valico corrisponderà una concentrazione di traffico in corrispondenza dei terminal intermodali alimentati attraverso il Gottardo per la linea Bellinzona-Luino-Novara e attraverso il Lötschberg-Sempione per la linea Domodossola-Novara.

---

Prepararsi significa realizzare non solo gli interventi “di gronda ferroviaria”, ma anche le **infrastrutture intermodali necessarie prossime a Milano**, essenziali al riequilibrio dell’area urbana e, se non realizzati, da pagarsi in termini di aggravamento sostanziale della congestione stradale e autostradale e di scadimento della qualità ambientale.

Non è sufficiente allontanare le merci in attraversamento della Lombardia dal nodo di Milano, secondo gli orientamenti prevalenti di RFI, in quanto oltre il 50% delle merci ha come destinazione Milano e il suo hinterland. Ne consegue che quanto meno prossimi a Milano saranno i centri d’interscambio merci, tanto più traffico si avrà lungo le direttrici di avvicinamento alla città e sulle tangenziali e ciò sarà difficilmente compatibile con l’attuale grado di utilizzo della rete.

Non ne sarà penalizzata solo Milano ma anche il resto delle città lombarde, in quanto i containers e le casse mobili trasbordati nei terminal intermodali si riverseranno sull’autostrada “dei Laghi”, sulla Torino-Milano e sulla Tangenziale nord di Milano rendendo ancora più critiche le relazioni di Varese, Gallarate, Busto Arsizio rispetto a Milano e, oltre Milano, verso Bergamo e Brescia.

Il **terzo obiettivo**, costituito dal rafforzamento del nodo ferroviario di Milano, dovrà realizzarsi entro Milano ma avrà carattere regionale e nazionale.

Anche se si potrà disporre di sufficienti treni ad alto confort, come i FLIRT (*Fast Light Innovative Regional Train*), in uso tra il Canton Ticino e la Lombardia, il nodo ferroviario di Milano, “cuore”, e misura dell’efficienza dell’intero sistema ferroviario regionale, non avrà ancora capacità sufficiente a sostenere una accresciuta domanda di servizio regionale e suburbano, quella delle linee ad alta capacità, ormai di prossimo esercizio, ma soprattutto non consentirà con i suoi approdi una adeguata integrazione tra i servizi regionali e quelli di lunga percorrenza, nazionali ed internazionali, limitandone l’uso alla più vasta area urbana.

La condizione fortemente critica del nodo ferroviario di Milano, dovuta alla quantità di traffico e alla sua eterogeneità permarrà anche in futuro nonostante gli interventi di adeguamento realizzati, in una condizione che

---

sarà ancor più evidenziata a completamento, nel 2008, del Passante Garibaldi-Vittoria.

La riduzione della circolazione dei treni sulla cintura ferroviaria sui valori di velocità più bassi determina un evidente sacrificio della velocità commerciale dei treni diretti, dei treni di Lunga Percorrenza e dell'Alta Velocità in quanto non è risultato possibile individuare binari specializzati per i diversi tipi di servizio.

L'attuale configurazione del nodo ferroviario di Milano ha suggerito di completare, in sotterraneo, il quadrilatero di cintura ripristinando, in sotterraneo, quella parte ad ovest soppressa alla fine degli anni Venti: un Secondo Passante che unisca la stazione di Milano-Certosa a nord-ovest, dove si raccolgono le linee del Sempione e del Fréjus, alla cintura sud di Milano e alla Milano-Mortara.

Si potrebbero così ridistribuire i carichi sui tratti sovrassaturi della cintura nord ed est e sfruttare appieno la cintura sud, ammodernata, ma non altrimenti interessabile da un traffico significativo.

In funzione del riequilibrio del sistema il Secondo Passante deve prevedere il transito dei treni regionali, di lunga percorrenza e di quelli ad Alta Velocità, resistendo alla facile lusinga derivante da dargli ruolo prevalente di distribuzione urbana e metropolitana in quanto con troppe stazioni urbane si allungherebbero i tempi e i costi di trasporto e si limiterebbe, irrimediabilmente, la capacità, che appare strategica per operare un equilibrio strutturale del nodo.

## ***Conclusioni***

In conclusione, il senso di questo Convegno sta nel far convergere l'attenzione che in ragione della scarsità di risorse occorra procedere per obiettivi prioritari finalizzati a perfezionare il sistema urbano regionale.

Ne consegue che ad ogni nuova infrastruttura di livello regionale deve corrispondere una pianificazione mirata e innovativa tendente ad indirizzarne e a governarne gli effetti urbanistici sugli insediamenti.



---

Se, infatti, le verifiche di impatto ambientale consentono di intervenire sulla qualità ambientale mitigando gli effetti negativi degli interventi, altrettanto deve potersi dire rispetto alle ricadute urbanistiche, sia per evitare i guasti delle spinte di una convulsa edificazione, sia per orientare gli interventi urbanistici massimizzando gli effetti positivi derivanti dalle nuove infrastrutture.

Infine un richiamo finale alla scadenza dell'EXPO 2015. Un evento come questo ha una grande importanza non perché genera un più o meno effimero aumento di visitatori, ma perché consente, come già è avvenuto in Italia per Roma, Torino, Genova, di far percepire la necessità di una forte infrastrutturazione di Milano e della Lombardia come **obiettivi nazionali**.

La volontà di interpretare questa fase storica come fase di fuoriuscita da un ciclo di stagnazione, impone una nuova capacità di sapere fare rete, sia a livello locale che internazionale.

Il vantaggio relativo di Milano rispetto all'economia nazionale non basta a giustificare il ruolo tra le città che si qualificano come nodi della rete delle città-mondo; il potenziale di Milano e la possibilità di scalare dal 30° posto in termini di prodotto interno lordo pro capite a posizioni di più adeguato rango maggiore rispetto alle 78 aree metropolitane mondiali, invitano ad indirizzarsi verso politiche di rafforzamento capaci di garantire stabili prospettive di sviluppo, che possano fare da volano per l'intero Paese.

17 giugno 2008