il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Infrastrutture in Lombardia, un bilancio tra luci e ombre

Numerosi progetti, grandi cantieri e alcuni flop per la Regione con il record nazionale di superfici urbanizzate e una rete in continua (eccessiva?) estensione. Il nostro report e un'opinione di Luigi Colombo, presidente ANCE Lombardia

Infrastrutture, urbanizzazione, consumo di suolo

La Regione Lombardia è da sempre tra quelle più attive in Italia nell'ambito infrastrutturale. Al fianco di opere strategiche per il territorio, sono state progettate (e realizzate) anche opere fortemente contestate da più parti. Il recente dossier firmato Legambiente, intitolato *Suolo minacciato, ancora cemento oltre la crisi. Storie di suolo consumato, cronache d'Italia 16-17*, aiuta a mettere l'accento sul consumo di suolo anche in questa regione che vanta il **"record nazionale" di superfici urbanizzate**. Però, per capire lo stato dell'arte e quali siano gli indirizzi della Regione in materia d'infrastrutture, il documento strategico che fornisce le maggiori indicazioni in materia è il **PRMT** (Piano regionale della mobilità e dei trasporti).

Dopo l'urbanizzazione, con un ordine di grandezza molto differente, **l'infrastrutturazione è in Lombardia la principale causa del consumo di suolo agricolo e naturale**. Le superfici classificate da **DUSAF 2012** come infrastrutture di trasporto occupano circa lo 0,7% del

territorio regionale che, sommato al 13,8% coperto dalle altre superfici urbanizzate, porta a un **coefficiente di copertura antropizzata totale pari al 14,5%**. In prospettiva futura, lo scenario maggiormente infrastrutturato proposto da **PRMT con orizzonte 2020 fa segnare un aumento, dai circa 21.100 ettari nello scenario di riferimento 2014, fino a 23.100**. Dei circa 2.070 ettari occupati in più rispetto al 2014, il 41% risulta già antropizzato, il 51% agricolo (pari a poco più dell'1 per mille del totale regionale), l'8% territori boscati e ambienti seminaturali (pari allo 0,2 per mille circa del totale regionale).

Le infrastrutture viabilistiche

Attualmente la rete viabilistica lombarda è costituita da più di **700 km di autostrade**, da **1.000 km di strade statali**, da **più di 10.000 km di strade provinciali** e da oltre **58.000 km di strade comunali** (un terzo dei quali di tipo extraurbano). Nonostante una rete piuttosto fitta, le caratteristiche di estensione sono **allineate con gli standard medi europei**. Ad esempio, i circa 710 km di lunghezza complessiva della rete autostradale sono al di sotto dei valori di riferimento medi delle principali regioni europee: circa 30 km per 1.000 kmq contro, ad esempio, i 64,5 della Renania (Germania). Le zone più all'avanguardia sono quelle a nord e ad est di Milano, da sempre quelle più ricche e operose. Complici la presenza del Parco del Ticino, con i vincoli conseguenti, ed un'economia meno florida, la zona a sud vanta una rete infrastrutturale non paragonabile alle altre zone della regione. Il trend comunque è in crescita e non mancano le critiche alla politica infrastrutturale regionale. **Le opere che vengono maggiormente criticate**, in primis dal citato dossier di Legambiente, **sono la Pedemontana, la superstrada Vigevano-Malpensa e le autostrade Broni-Mortara e Cremona-Mantova**. Ad eccezione della Pedemontana, della quale è già aperto al traffico un primo tratto, si tratta di **opere non ancora cantierizzate** e quindi al centro della discussione pubblica.

Nord della Lombardia

Per quanto riguarda la citata **Pedemontana** è possibile dare un giudizio parziale sul suo effettivo grado di utilità per quanto riguarda le già operative tratte A e B1 (22 km complessivi). Quest'opera è nell'occhio del ciclone soprattutto per i **costi molto alti** sia dal punto di vista economico, che hanno portato la Procura di Milano a chiedere il **fallimento della società concessionaria** a fine giugno, che ambientali. I numeri di progetto dell'infrastruttura sono: **86**

km a collegamento delle province di Bergamo e Varese, **oltre 5 miliardi di investimento** complessivo e **761 ettari di superficie coperta** di asfalto e opere, senza contare i cantieri e le cave di prestito per l'estrazione di materiali e le opere accessorie. Nonostante la sua evidente utilità teorica, la nuova arteria non sembra aver ancora incontrato il favore soprattutto dei movimenti a medio-breve raggio, in quanto realizzata con **pochi caselli** e con un **pedaggio che si risulta il più caro** (22 centesimi/km) **e il più complicato da pagare d'Italia** (non ci sono caselli ma un sistema di riconoscimento della targa finalizzato al pagamento online). Per i residenti brianzoli, si tratta comunque di un'infrastruttura che permette loro già adesso di evitare la trafficata A4 per giungere all'aeroporto di Malpensa. Mancano però ancora le altre tratte necessarie per il collegamento tra la A8 e la A4 e che rappresentano l'asse principale dell'opera (**tratta B2, C e D**). Il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo ricomprenderebbe altresì i secondi Lotti delle Tangenziali di Varese e Como, quest'ultimo ricompreso nell'ambito dell'autostrada regionale [con la l.r. 9/2001 è stato avviato il percorso per la realizzazione di autostrade regionali aventi come soggetto concedente Regione per tramite di Infrastrutture Lombarde Spa; n.d.a.] **Varese-Como-Lecco**, arteria che vorrebbe favorire un positivo effetto di riequilibrio territoriale a servizio di aree ad alta densità. Non c'è però soltanto consumo di suolo come potrebbe sembrare, in quanto **sono previste significative opere di compensazione ambientale in particolare a livello di Greenway** (sistema ciclopedonale di 90 km collegante il Parco dell'Olona e il Parco del Lambro attraverso Parchi regionali e PLIS).
Non godono di migliore reputazione anche **Teem** (Tangenziale Est Esterna Milano) e **BreBeMi** (Autostrada A35 a collegamento di Milano e Brescia), **opere frutto di investimenti per complessivi 5 miliardi che hanno portato a due autostrade usate attualmente per un decimo della loro capacità**. Infrastrutture che sembrano superflue e che, come la Pedemontana, peccano di una forzata scenograficità (soprattutto nell'illuminazione degli svincoli), ma delle quali comunque si dimentica l'importanza a livello locale. Per quanto riguarda la BreBeMi, la situazione amministrativa è abbastanza critica con un bilancio costantemente in rosso, soltanto 15.000 automezzi in transito al giorno e aree servizio assenti. La situazione, sperano gli investitori, migliorerà quando verrà completata la bretella che collegherà la BreBeMi alla Milano-Venezia (60.000 automezzi in transito al giorno previsti), la cui costruzione è però iniziata soltanto a gennaio 2017. È prevista, a completamento, anche una Interconnessione autostradale con il Sistema Viabilistico Pedemontano (**Autostrada Regionale IPB**) che dovrebbe dare ulteriore continuità alla rete delle nuove autostrade in realizzazione.

Allo stato attuale, chi si gode al meglio questa nuova autostrada sono i pendolari della bassa bresciana e dell'alto cremonese diretti a Milano (soprattutto Linate), che possono transitare su un'arteria scarsamente trafficata recuperando almeno mezz'ora di percorrenza rispetto al tracciato classico della A4. La stessa BreBeMi va a confluire, all'altezza di Melzo, nella Teem, che unisce Agrate Brianza a Melegnano, permettendo di collegare direttamente A4 e A1 evitando il transito per la tangenziale est. **Nonostante le buone intenzioni, i numeri sono ancora distanti dalle attese**. Sulla prima, nel 2015 (ultimo dato disponibile), hanno viaggiato 309.000, contro i 20.000 della Teem. Ciononostante, il primo quadrimestre del 2017 ha cominciato a segnare un'inversione di tendenza, con l'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (Aiscat) che ha pubblicato i dati del traffico, con un incremento dei transiti pari all'8,6% sulla BreBeMi, del 15,4% sulla Teem e del 27,9% sulla Pedemontana. Il dato più consistente si rileva raffrontando i dati di incremento del traffico dei veicoli pesanti: +31,4% Pedemontana, +19,8% Teem, +16,1% BreBeMi, con una media nazionale della rete autostradale pari a +2,6%.
Sono **in previsione poi anche altre infrastrutture di minore impatto**, quali il **Raccordo autostradale della Valtrompia** (Brescia-Lumezzane), la **Tangenziale Sud di Brescia** (SP19), la cosiddetta **"Corda Molle"** che riguarda il raccordo autostradale tra la A4 (caselli di Ospitaletto e Brescia Est), l'autostrada **A21** (nuovo casello di Poncarale) e la **viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari**.

Sud della Lombardia

Riguardo ai progetti nella bassa lombarda, se appare meno comprensibile la necessità di una superstrada Vigevano-Malpensa, sarebbe più giustificabile la necessità del collegamento Broni-Mortara. Questo tracciato, denominato **Corridoio Medio Padano** (Autostrada Interreg. Mortara/Stroppiana/A26), andrebbe a comporre il tassello mancante di collegamento tra il basso Pavese e Piacentino e l'alto Piemonte. Sempre nello scacchiere delle province più meridionali, sarebbe ancora più strategico il progetto, ormai però piuttosto datato, dell'**autostrada Cremona-Mantova**. Questa bretella (Autostrada regionale integrazione del sistema transpadano – direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona-Mantova Sud) permetterebbe di collegare finalmente in modo appropriato Mantova, attualmente più legata all'asse del Brennero, al resto della Lombardia. Secondo la Regione infatti, **potenziare il collegamento**

tra Pavia, Cremona, Mantova, anche attraverso la realizzazione di connessioni di carattere autostradale, costituisce uno degli interventi necessari al consolidamento del sistema urbano policentrico lombardo in quanto teso all'individuazione di un corridoio est-ovest alternativo alla trafficatissima A4 (traffico giornaliero medio nell'ordine dei 120-140.000 veicoli/giorno) in grado di integrare la direttrice della A21 (Torino-Piacenza-Brescia). Un altro intervento interessante sarebbe la **Bretella A21 – Castelvetro Piacentino e terzo ponte sul Po**, opera che andrebbe a collegare il casello di Castelvetro Piacentino con il porto canale di Cremona.
Tali interventi si porrebbero così in coerenza con la realizzazione del **Collegamento autostradale Brennero – La Spezia** (**Ti.Bre.**) e con le scelte programmatiche fatte con Regione Piemonte per la **Mortara-Stroppiana** (convenzione sottoscritta già nel 2012) e da Regione Veneto per la **Nogara-Mare** (la continuità sarebbe garantita dal tratto Mantova Nord – Castel d'Ario). Il progetto del collegamento Ti.Bre prevede infatti di completare il collegamento tra i porti di La Spezia e Livorno con il Nord Europa attraverso il passo del Brennero, con una nuova infrastruttura lunga complessivamente 84,35 km, di cui 55 in Lombardia (23 km in Provincia di Cremona, 32 in Provincia di Mantova).

Le infrastrutture su rotaia

Non si fermano nemmeno le infrastrutture su rotaia, nelle quali **nel decennio 2003-2012** la Lombardia si è avvantaggiata di un significativo sviluppo. In tale periodo sono entrate in esercizio opere che erano in costruzione o in progetto fin dai primi anni '80, quali: il **Passante Ferroviario di Milano** e vari **potenziamenti sia sulla rete RFI che su quella Ferrovie nord, oltre naturalmente alle Linee AV/AC Milano – Bologna e Milano – Torino**.
Sono attualmente in fase di studio le Linee AV/AC Treviglio-Brescia-Verona Linea AV/AC Milano-Genova (Terzo Valico dei Giovi), il quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera, la Linea Seregno-Bergamo e innesto sulla linea Bergamo-Treviglio (Gronda Est), il collegamento Ferroviario Orio al Serio, il completamento del raddoppio Milano-Mortara, il raddoppio della tratta Albairate-Parona-Mortara, la linea Varese-Mendrisio (CH): Tratta Arcisate-Stabio (CH), la riapertura della Varese-P.to Ceresio, il quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia (tratta Pieve Emanuele – Pavia), la Tirano-Bormio e il traforo del Mortirolo – Collegamento Valcamonica-Valtellina. In tutto ciò manca però una strategia riguardo alla riapertura al traffico pendolare della tratta Cremona-Piacenza, "buco" creato qualche anno fa che penalizza in modo

preoccupante la viabilità tra i centri del sud della Lombardia (è ora infatti necessario passare da Codogno).
La Regione stima che, nel 2020, i potenziamenti del trasporto ferroviario saranno in grado di attrarre **fra i 150 e 250.000 spostamenti al giorno in più rispetto al 2014**, con una conseguente riduzione della domanda stradale variabile fra il -3,8% e il -6,6% (da 400 a 700.000 veicoli/giorno in meno sulle strade della Lombardia). A questo punto emerge una certa incongruenza con le nuove infrastrutture che si vorrebbe realizzare dedicate al traffico su gomma.

La mobilità dolce

Nel 2014 Regione Lombardia si è dotata di uno specifico strumento per la pianificazione della mobilità ciclistica (**Piano Regionale della Mobilità Ciclistica – PRMC**), a dimostrazione di impegno in tutti gli ambiti della mobilità. **La Rete Ciclabile di Interesse Regionale è costituita ad oggi da 17 percorsi ciclabili di lunga percorrenza** (di cui 3 di livello europeo e 7 nazionale), **per oltre 2.900 km**, tra i quali spiccano le ciclovie legate alle vie d'acqua (navigli e fiumi), percorsi e piste ciclabili di rilevanza tematica e storica che uniscono i maggiori centri della regione. I percorsi sono stati definiti considerando il progetto europeo **EuroVelo**, il progetto nazionale **Bicitalia** ed i percorsi di livello provinciale già consolidati. Un'altra importante opportunità è rappresentata dalla ciclovia VENTO, studio di fattibilità per un progetto di dorsale cicloturistica che connetta Venezia con Torino lungo il Po che attraversa in buona parte anche la Lombardia.

Le vie d'acqua

La Lombardia è fortemente legata all'acqua, in quanto è la **prima regione italiana per estensione fluviale** ed ospita una fitta rete di canali irrigui e navigabili, tra cui spicca il Sistema dei navigli lombardi. Si tratta di un patrimonio dal valore inestimabile dal punto di vista storico, turistico ed economico. **Expo 2015 avrebbe dovuto potenziare e riconnettere** molti chilometri della rete delle Vie d'acqua lombarde (via d'acqua Nord, via d'acqua Sud, Darsena, Canale Villoresi), ma il famoso «*canale lungo 20 chilometri in parte navigabile su battelli*» che doveva essere il fiore all'occhiello a corollario del sito espositivo, di fatto non è stato realizzato, schiacciato sotto il peso della realtà, della crisi economica, delle proteste e

degli scandali giudiziari. Recentemente, si è tornati a parlare anche del centenario progetto del **canale fluviale Milano-Cremona**. Nel corso dei decenni sono stati realizzati solo 14 km dei 65 previsti, da Cremona a Pizzighettone, ma ora la Commissione europea ha inserito il collegamento tra gli interventi prioritari. I tecnici dell'Aipo (Agenzia interregionale per il fiume Po) hanno predisposto ad inizio 2016 un nuovo studio di fattibilità e i lavori potranno ricevere dall'Europa un cofinanziamento fino al 40% su un costo complessivo 1,7 miliardi. Il porto fluviale dovrebbe sorgere nell'area est di Milano, all'intersezione tra la BreBeMi e la Teem, dove incrocia anche l'Alta velocità.

Occupazione e investimenti

Da una prima sommaria analisi dell'impatto degli investimenti e dei relativi cantieri sull'occupazione sviluppata all'interno del PRMT emerge che il completamento delle opere previste al 2017 porterà una **crescita di 21.100 occupati nei prossimi 2 anni**. **Nel triennio successivo, i vari scenari proposti oscillano da una crescita di 10.900 occupati all'anno per tre anni fino a 22.700 a seconda degli investimenti**. Gli incrementi riguarderebbero anche il settore gestionale.
Il nodo delle risorse da investire resta molto controverso, vista la molteplicità dei soggetti coinvolti nei processi di trasformazione del territorio e le storie di cattiva gestione delle risorse che arrivano da Pedemontana e BreBeMi. Infrastrutture che, in quanto ancora incomplete, non sono ancora passibili di un giudizio del tutto motivato.
Il **Patto per la Lombardia**, firmato a fine 2016 dal presidente Roberto Maroni e dall'allora primo ministro Matteo Renzi, promette di **sbloccare 380 milioni per interventi infrastrutturali sul territorio lombardo** che, si spera, vadano anche a potenziare e ripristinare quelle infrastrutture attualmente in grande sofferenza sul territorio, quali ponti (come quelli sul Po in Provincia di Pavia) e viadotti, nonché le infrastrutture nelle zone più periferiche della Regione.

Per approfondire

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

L'opinione di Luigi Colombo, presidente di ANCE Lombardia



La Lombardia esprime costantemente necessità di nuove infrastrutture a sostegno dello sviluppo economico e imprenditoriale e per il miglioramento dell'attrattività dei suoi territori.

In tal senso, oltre al già richiamato Patto per la Lombardia, **valutiamo positivamente il reperimento di nuove risorse per investimenti pubblici diffusi, derivanti dal superamento del Patto di Stabilità interno e dall'introduzione del Fondo Pluriennale Vincolato che mette a disposizione degli Enti locali lombardi e di Regione Lombardia circa 350 milioni**.

Un altro fattore che appare positivo sia per lo sviluppo che per la gestione del reticolo stradale esistente è rappresentato dal **Protocollo di intesa tra Regione Lombardia a ANAS**, sottoscritto di recente, e **finalizzato alla realizzazione di una società compartecipata che sarà incaricata della gestione unitaria della rete "prioritaria"**: passare da una gestione frammentata a una centralizzata appare una scelta improntata alla razionalizzazione e all'efficiente utilizzo delle risorse.

Al fine di raggiungere gli obiettivi attesi, sia in termini di sviluppo economico che di utilizzazione delle infrastrutture già realizzate, occorre, in prima istanza, completare la programmazione esistente (avviando al contempo una compiuta riflessione su quella futura), in modo tale da dare avvio al meccanismo virtuoso, certificato anche dall'**ISTAT assieme al Centro Studi ANCE, secondo cui 1 miliardo investito nel settore delle costruzioni, genera sul sistema economico una ricaduta complessiva di 3,5 miliardi** – come effetti diretti, indiretti e indotti – e produce un incremento di oltre 15.000 unità di lavoro, di cui quasi 10.000 nel settore delle costruzioni e oltre 5.000 nei settori collegati.

Ricordo, infine, che **il settore delle costruzioni** nel suo complesso, continua a rappresentare, nonostante questi lunghi anni di crisi, l'**8% del PIL regionale e continua a occupare 260.000 persone in Lombardia, che a loro volta rappresentano circa il 19% del totale degli occupati nell'industria e il 6% del totale degli occupati**.

Sono dati importanti che ribadiscono la centralità del settore nell'economia lombarda e che dovrebbero spingere il decisore pubblico a prevedere maggiori investimenti in opere pubbliche e infrastrutture.

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Autore

Giampaolo Evangelista

Nato a Roma nel 1984, vivo in provincia di Pavia. Laureato in architettura al Politecnico di Milano nel 2012, sono particolarmente sensibile ai temi dell'efficienza energetica e della rigenerazione urbana. Autore di diversi articoli e saggi, partecipo alle iniziative del Gruppo di Lavoro Urbanistica dell'OAPPC della provincia di Pavia e del Gruppo di Lavoro Rigenerazione Urbana della Consulta Regionale Lombarda degli OAPPC