

ARCHITETTURA LARIANA
PROGETTI A COMO
PROGETTI A LECCO
EDILIZIA RESIDENZIALE
LUCE&LUCI
MARKETING TERRITORIALE
COSTUME
ARCHITETTURA&AMBIENTE
TRASPORTI
ALTROVE

TALEA

26.11

TERRITORIO e AMBIENTE LARIANO EDILIZIA & ARCHITETTURA

26.11

sommario



nella versione digitale www.taleaonline.com file, filmati, approfondimenti

PERIODICO BIMESTRALE - ANNO V - Numero 25
Febbraio/Marzo11 - 9,00 Euro
Periodicità Bimestrale
Autorizzazione Tribunale di Como n° 6/2006

Direttore responsabile: Giorgio Cortella
Direttore editoriale: Sergio Pozzi
Direttore artistico: Matteo Pozzi

Hanno collaborato a questo numero: Giacomo Albo, Massimo Bargna, Michela Bonzi, Salvatore Bordonaro, Stefania Borsani, Stefania Briccola, Roberta Fasola, Michela Fumagalli, Daniela Giunco, Michele Roda, Jessica Anais Savoia, Maria Cristina Sioli, Manuela Verga.

Realizzazione: Edizioni del Lago Srl
Progetto Grafico e Impaginazione: Silvia Donghi

EDIZIONI DEL LAGO S.R.L.
Via Statale Per Lecco 51/A
22100 Como

Stampa: Tipografia Banfi S.r.l.
Via Dei Mulini, 25 - 22100 Como

Abbonamenti e diffusione:
Abbonamento annuale (6 numeri): € 49,00

È possibile effettuare il pagamento con:
- bollettino postale intestato a Inertitalia S.r.l.
Via Statale Per Lecco 51/A - 22100 Como"
C/C Postale n° 76426220;
- bonifico bancario intestato a Inertitalia S.r.l.

IBAN IT49P0760110900000076426220

(inviando una copia del bonifico tramite fax 0315560120 o per posta elettronica all'indirizzo redazione@taleaonline.com)

EDITORIALE

03 IN TEMPO DI CRISI LA DIFFERENZA LA FA L'IMPRENDITORE

ARCHITETTURA LARIANA

05 AUTORIMESSA E MUSEO A COMO
09 EDIFICIO INDUSTRIALE E TERZIARIO A LUISAGO
13 EDIFICIO RESIDENZIALE A LECCO
16 RISTRUTTURAZIONE E AMPLIAMENTO DELLA CANOTTIERI LARIO A COMO
20 POLO CIVICO A CERNOBBIO

PROGETTI A COMO

25 PROGETTO DI SCUOLA PRIMARIA AD ALBIOLO

PROGETTI A LECCO

30 UN LUNGOLAGO DIFFUSO, ECOSOSTENIBILE E A KM ZERO

EDILIZIA RESIDENZIALE

35 COMO: QUANTE CASE PER QUALI DOMANDE?

LUCE&LUCI

39 PROGETTARE LA LUCE

MARKETING TERRITORIALE

44 UN PAESAGGIO DA SALVARE

COSTUME

48 INVITO A CORTE NEL PALAZZO DELLE TALEE

ARCHITETTURA&AMBIENTE

53 PROFESSIONISTI A KM ZERO
56 ISTANTANEE DAL TERRITORIO

TRASPORTI

60 COMO E LA FERROVIA. IL QUADRO GENERALE DI AREA
65 ALP TRANSIT: OPPORTUNITÀ E SFIDA PER COMO
70 LA BRIANZA COME LABORATORIO DI INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E SVILUPPO

ALTROVE

73 BIBLIOTECA A VERANO BRIANZA
76 SCUOLA PRIMARIA A CAMPARADA
81 GIOVANI ARCHITETTI COMASCHI SI RACCONTANO: ESPERIENZE E LAVORI

COMO E LA FERROVIA. IL QUADRO GENERALE DI AREA

di Salvo Bordonaro

È fondamentale, per poter affrontare in termini corretti il discorso, conoscere innanzitutto il quadro generale del sistema ferroviario che ruota attorno a Como. Sia quello odierno, sia la sua prefigurazione prossima ventura contraddistinta dall'avvento del programma NEAT (Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina), altrimenti conosciuta come "AlpTransit".

Purtroppo sul tema c'è scarsa attenzione. Riflettere sul rapporto tra sviluppo delle reti ferroviarie e crescita urbana, è esercizio sconosciuto. L'opinione pubblica non ne è attratta o quanto meno è distratta da problemi contingenti, peraltro molto seri, connessi ad esempio alla qualità del servizio pendolari. Eppure la storia dei decenni passati ha spesso avuto per protagonista il treno, vero e proprio catalizzatore di fenomeni di inurbamento, addensamento dei centri produttivi, fattore di migrazione di massa.

Allo stato attuale le ferrovie a Como vivono sostanzialmente sulla scorta del patrimonio storico ereditato dal passato ottocentesco: le Nord come capolinea da Milano, le Ferrovie dello Stato come attraversamento in direzione Chiasso, Lugano. Entro queste direttrici tradizionali vi sono alcuni punti autenticamente strategici alcuni già oggetto di intervento, altri in procinto di esserlo. La mappa raffigurata, oltre a fornirci una vista d'insieme, ci consente di localizzare i nodi dei quali ci occuperemo in questa sede:

1. Galleria "Monte Olimpino 2"
2. Bivio Rosales
3. Linea Como-Seregno

Sui prossimi numeri analizzeremo ulteriori aspetti quali: Alptransit su Varese (nelle due componenti "Como-Mendrisio-Varese" e "Mendrisio-Malpensa"), il nodo di Camerlata anche in funzione del progetto metrotramviario, ipotesi per l'intermodalità nell'area sud-est del capoluogo provinciale.



Doppia trazione di E626 al Bivio Rosales – 1996

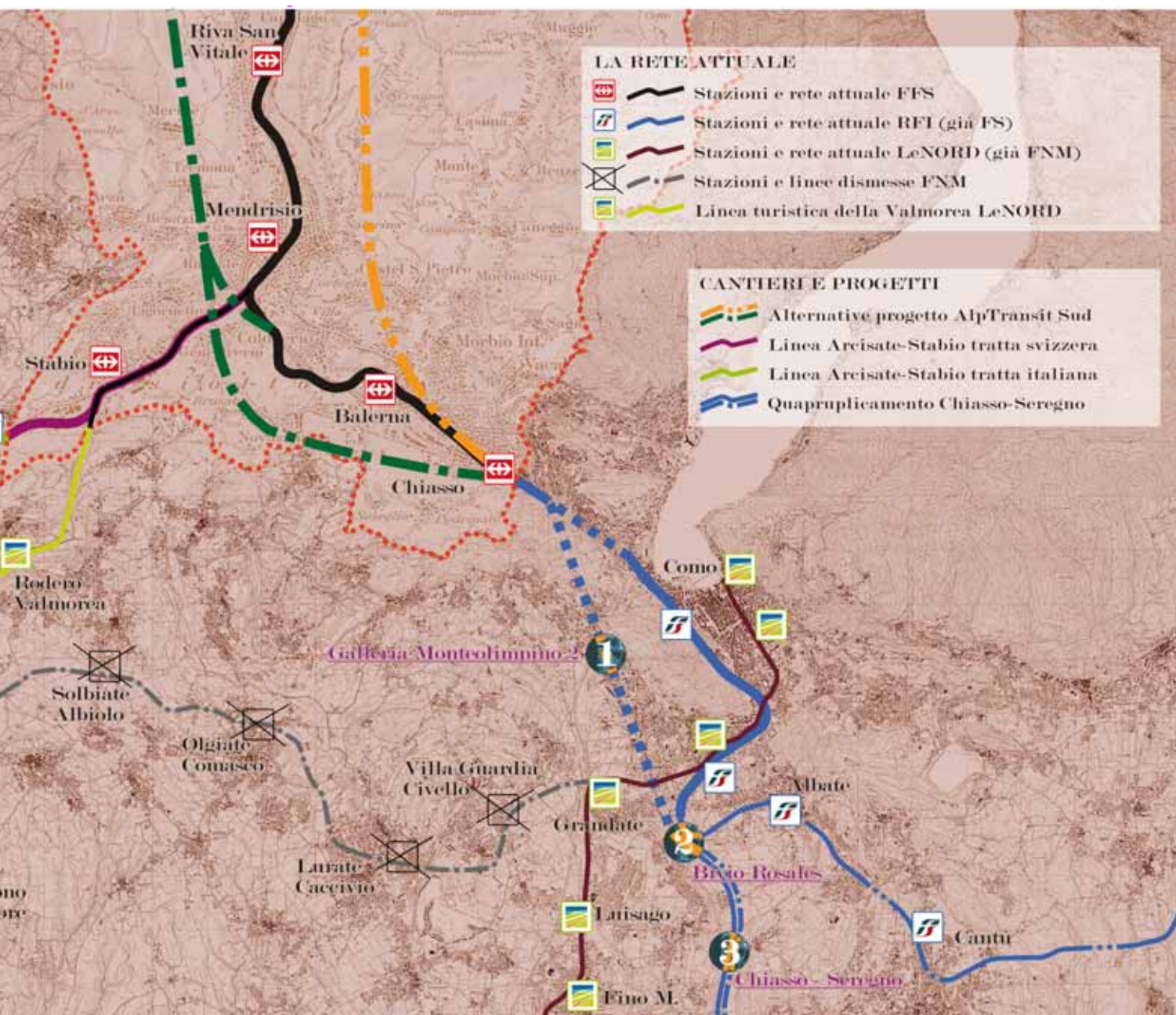




E464 di spinta in sosta a Como San Giovanni – Dic 2010



Portale sud della "Monteolimpino 2" – Mar 2011



1 – Tunnel ferroviario Monte Olimpino 2

Inaugurata alla fine degli anni ottanta (1989) la galleria di Monte Olimpino 2 si estende con uno sviluppo complessivo di 7.209 metri (dalla progressiva 1+568 alla progressiva 8+777) tra la località Bivio Rosales e l'ingresso, lato Italia, della stazione di Chiasso. Dalla sua inaugurazione costituisce la direttrice principale da Milano a Chiasso dell'asse italiano del Gottardo. Progettata in un contesto normativo decisamente carente, ha subito nel corso degli anni diversi adattamenti alle specifiche normative europee sulla sicurezza, raggiungendo uno standard di sicurezza minimo costituito da un sistema interno di telefoni fissi (FFS) dislocati in media ogni 550 metri ed un sistema d'illuminazione temporizzata di

circa 20 minuti con luci al neon attivabile attraverso pulsanti d'emergenza collocati lungo le pareti interne a distanza di circa 70 metri l'uno dall'altro. Il sistema è eventualmente alimentabile tramite un gruppo elettrogeno da 50 KVA. All'interno del tunnel è attivo il collegamento terra-treno. Manca la dotazione di un sistema radio e del sistema di telediffusione sonora. Recentemente è stata oggetto di onerosi interventi di ricostruzione a causa di cedimenti strutturali dovuti alle scadenti caratteristiche geotecniche dei terreni attraversati, prevalentemente costituiti da litotipi incoerenti con presenza di acqua di falda. Per quanto riguarda l'esercizio ferroviario, lungo il suo asse si realizzano importanti traguardi. I treni viaggiatori godono di una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza data la lunghezza della linea, la velocità a cui può essere percorsa (100 Km/h) e la mancanza di fermate intermedie. Per i treni merci, oltre alla riduzione dei tempi di percorrenza, si realizzano importanti economie d'esercizio legate alla composizione dei convogli e all'uso delle locomotive di trazione. Per fare un esempio, un treno merci al traino di una comune locomotiva elettrica lungo l'itinerario Bivio Rosales-Chiasso è ammesso

con un carico in tonnellate di norma tre volte superiore rispetto ad un merci istradato lungo l'itinerario Bivio Rosales-Como S.G. (carico ridotto di un terzo) e nel successivo tratto Como S.G.-Chiasso (carico ridotto di ben due terzi). Nel percorso inverso lungo l'itinerario più vecchio è praticamente impossibile rinunciare alla seconda locomotiva in spinta anche su treni non eccezionalmente pesanti. La Galleria di Monte Olimpino 2 non ha ancora raggiunto il top per il traffico in transito, complici i lavori ancora in corso per la definitiva messa in sicurezza e la crisi economica che ha ridotto sensibilmente gli scambi di merci da e verso il Sud Europa.



"Monteolimpino 2": opere di consolidamento



"Bivio Rosales" nel silenzio di un sabato senza transiti – 2011

2 - Bivio Rosales

La sua realizzazione si colloca nell'ambito del tracciato diretto da Cucciago a Chiasso, lungo l'itinerario della Monte Olimpino 2. In corrispondenza del nuovo bivio ferroviario si dirama la vecchia linea per/da Albate-Camerlata e Como S. Giovanni con una limitazione di velocità a 60 Km/h per i treni istradati lungo il vecchio itinerario. La realizzazione dell'infrastruttura ha avuto come corollario la soppressione di un vicino passaggio a livello (PL sulla strada Casnate-Senna) sostituito da un viadotto stradale, con benefici effetti sul traffico locale. In una piazzola adiacente ai binari lato monte sono presenti alcuni fabbricati ad uso degli apparati di sicurezza della galleria e magazzini attrezzi. Nel futuro questo nodo dovrà essere adeguato alle necessità del previsto quadruplicamento della linea verso Seregno che proprio da qui inizierà il suo sviluppo. Oggi nell'area sono visibili i segni premonitori delle opere necessarie alla costruzione della nuova tangenziale di Como, con l'auspicio che la nuova arteria stradale ed il preventivato quadruplicamento costituiscano l'occasione per il riordino decoroso di questo angolo di territorio.

3 - Quadruplicamento Bivio Rosales-Seregno

L'opera s'inquadra nel più generale progetto di velo-

cizzazione dell'asse Milano-Zurigo che si realizzerà con l'apertura all'esercizio del tunnel di base del Gottardo e l'inizio dei lavori era stato fissato inizialmente nel 2009 per essere conclusa entro il 2016. In estrema sintesi, conservandosi i tracciati attuali da Chiasso fino al Bivio Rosales lungo la Monte Olimpino 2 da una parte e da Chiasso fino al Bivio Rosales passando per Albate-Camerlata dall'altra, dal Bivio Rosales verso Milano è previsto lo sviluppo pressoché parallelo di altri due binari in affiancamento agli esistenti fino alla radice Nord della stazione di Seregno.

La realizzazione dell'opera non presenta un impatto lesivo delle destinazioni d'uso delle aree attraversate, armonizzandosi con la programmazione territoriale dei Comuni interessati che in gran parte beneficerebbero della nuova opera per il previsto interrimento dei binari in molti tratti di attraversamento urbano sulla scorta delle recenti esperienze maturate lungo l'asse da Milano verso la Malpensa.

La realizzazione dell'opera ha come obiettivo l'ampliamento della capacità oraria della linea oggi esistente, ormai vicina alla saturazione, e l'elevazione della velocità commerciale a valori più vicini a quelli da realizzarsi lungo l'asse Alp Transit.



Locomotiva politemensione E189 per servizi internazionali di Nord Cargo: nuovi colori per una ferrovia che cambia

ALP TRANSIT: OPPORTUNITÀ E SFIDA PER COMO

di Roberto Ghioldi

Il 15 ottobre 2010 "le talpe hanno buttato giù l'ultimo diaframma nel tunnel del Gottardo: ora Italia e Svizzera sono collegate dal tunnel ferroviario più lungo del mondo, 57 chilometri sotto le Alpi. Per percorrerlo dovremo aspettare il 2016, quando partiranno i treni dalla Lombardia verso l'Europa centrale. La più grande infrastruttura realizzata a servizio della pianura padana non è stata però finanziata e realizzata dall'Italia... bensì è un'opera interamente svizzera. E noi? L'Allegato infrastrutture appena varato dal governo include i collegamenti ferroviari italiani verso il tunnel svizzero fra le priorità, ma al momento ci sono 40 milioni su 1.412 per il quadruplicamento Monza-Chiasso".¹

L'impatto di un'opera come AlpTransit si misura in "milioni di persone". Basterebbe questo per indurre qualche seria riflessione su un argomento che invece appare molto, molto lontano dai temi correntemente dibattuti. Eppure Como e il suo territorio occupano una posizione particolarissima in questo scenario: l'essere città di frontiera immediatamente a valle del più grande tunnel ferroviario del mondo, qualcosa vorrà pur dire! Dalle nostre parti purtroppo, sia a livello di opinione pubblica, sia nel dibattito politico si ignora completamente il discorso. Aleggja un diffuso senso di apatia che, nello specifico, si fonde altresì con una cattiva o parziale informazione.

C'è infatti chi identifica AlpTransit come un'opera esclusivamente di interesse svizzero. Magari partecipa anche a qualcuno degli "open day" splendidamente organizzati presso i cantieri del Gottardo o del Ceneri, ma non coglie la reale portata del progetto nel suo insieme.

Vi è inoltre chi ritiene, a torto, che il vero sbocco verso l'Italia risieda soprattutto o esclusivamente nella nuova tratta



Demolizione "Talpa" a fine ciclo perforazioni – cantiere Sedrun

Mendrisio-Stabio-Arcisate-Malpensa, magari vedendo in questo l'ennesimo sgarbo dei dinamici cugini varesini verso i più sonnolenti lariani. Al di là di rivendicazioni campanilistiche, davvero fuori luogo, è bene però precisare che la corrispondente opera primaria sul versante italiano rimane il potenziamento e il ripensamento della linea da Chiasso verso Milano... capoluogo lariano in testa.

nota1. Giorgio SANTILLI, 15 Ott. 2010 su blog.ilsolo24ore.com

Vi è anche qualche urbanista il quale, dimenticando il binomio fondativo “espansivo-tecnologico” della strada ferrata, riconduce e sostanzialmente riduce il tema della potenzialità delle reti ferroviarie al recupero delle aree dismesse che ne fanno corona (vedi “Proposte per il rilancio di Como” sullo scorso numero di questa stessa rivista). Pur condividendo ogni sforzo di ricucitura urbana, dobbiamo però chiaramente affermare che l'opinione di chi scrive è diametralmente opposta in merito alle priorità: il sistema ferroviario locale occorre innanzitutto conoscerlo, valutarlo nelle sue potenzialità di miglioramento sia in termini di coordinamento tra i diversi vettori, sia di interfaccia con i sistemi più complessi. Soprattutto occorre non precludere ogni possibilità sinergica bidirezionale - anche in termini di uso del suolo - tra sviluppo della città e sviluppo del trasporto su ferro. Non è possibile ingabbiare la strada ferrata in una “riserva indiana” pianificatoria. Tanto più nello specifico comasco, in procinto di affrontare (o subire) i mutamenti dello scenario trasportistico in argomento. In sostanza l'intento di questo scritto è documentare e sensibilizzare su come AlpTransit interessi direttamente Como, delle grandi opportunità che può offrire e dei nuovi problemi che introduce, ma soprattutto di come costringa ad affrontare nodi non più eludibili connessi alla vocazione turistica (e non solo) della città e del suo indotto urbanistico.

Per avere maggiori e più precise informazioni sia di inquadramento generale, sia sullo specifico lariano, ci siamo rivolti ad un qualificato (ed appassionato) responsabile del progetto AlpTransit per il Canton Ticino: il Dr. Riccardo De Gottardi, Direttore cantonale della Divisione Sviluppo Territoriale e Mobilità.



Dr. Riccardo De Gottardi – Direttore Dip. Mobilità Ticino

Dr. De Gottardi, da quanti anni sta seguendo il progetto AlpTransit?

Seguo lo sviluppo del progetto AlpTransit² dalla fine degli anni '80, quando la Confederazione svizzera avviò la pianificazione dell'opera. Si è trattato di un percorso complesso ed impegnativo dal punto di vista tecnico e anche da quello politico. Da quello tecnico occorre individuare i possibili tracciati, confrontarli, proporre le soluzioni più efficaci e rispettose dell'ambiente: la costruzione della più lunga galleria ferroviaria al mondo – che costituisce l'elemento centrale dell'asse gottardiano – è sicuramente un'opera pionieristica paragonabile a quella realizzata a fine '800. Dal punto di vista politico la ricerca del consenso e delle maggioranze parlamentari necessarie per le decisioni strategiche sui tracciati, sulle tappe realizzative e sul finanziamento non è stata facile. Anche il popolo è stato chiamato per ben tre volte ad esprimersi sull'argomento.



Portale caverna Vigana – cantiere di Camorino

Con che ruolo?

Il mio è un ruolo di coordinamento e di interfaccia tecnica tra Canton Ticino, Confederazione e AlpTransit San Gottardo SA, la società incaricata di realizzare le opere per conto della Confederazione, che è il committente: essa assume l'alta sorveglianza sul progetto e ne assicura il finanziamento. Il Cantone è stato coinvolto nella fase di scelta e di decisione sul tracciato e ha in seguito assunto il compito di accompagnare la progettazione e la realizzazione, curando gli interessi cantonali. Il Cantone ha poi sviluppato con le FFS il progetto di ferrovia regionale, che è già in via di progressiva attuazione, e che costituirà il corollario dell'opera principale.

Quali sono gli obiettivi del progetto e a che punto si è giunti?

L'obiettivo iniziale era soprattutto volto a creare una nuova linea ferroviaria attrattiva e competitiva con la strada per

nota2. Così è la denominazione del progetto per la modernizzazione dei due assi ferroviari per l'attraversamento delle Alpi svizzere: quello del Lötschberg-Sempione e quello del San Gottardo

il trasporto delle merci. Si voleva così porre le basi per evitare il collasso della rete stradale che, come ben documenta l'evoluzione del traffico pesante (passato al San Gottardo da 875 veicoli al giorno nel 1981 a 4500 nel 2000), stava mostrando con sempre più evidenza i suoi limiti di capacità e mettendo in crisi la sicurezza del traffico. Successivamente si è affermato anche un altro obiettivo: quello di velocizzare il traffico dei viaggiatori e di allacciare la Svizzera alla rete ferroviaria europea ad alta velocità, che sta pure conoscendo un forte sviluppo. Oggi il progetto è molto avanzato. La messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo è prevista al più tardi nel 2017 ma, stando alle più recenti notizie, potrebbe forse essere anticipata al 2016. La galleria di base del Monte Ceneri, di cui si è già scavato il 20% circa, seguirà nel 2019.

Quali vantaggi porterà il progetto?

Le nuove opere permetteranno di ridurre drasticamente i tempi di percorrenza da Lugano a Zurigo: sarà sufficiente 1h45' invece delle attuali 2h45'. Milano disterà da Zurigo 2h40'. Il traffico merci disporrà di una linea di pianura, un percorso più corto e senza le attuali elevatissime pendenze: si viaggerà dunque più in fretta, con pesi maggiori e con minor impiego di locomotive. Anche il traffico regionale diventerà molto più attrattivo: ci si sposterà da Bellinzona a Lugano in 12' invece degli attuali 25', da Locarno a Lugano in 25' invece di 50'. Anche i collegamenti diretti con Como, senza cambio alla frontiera, già attivati dal 2009³, e quelli con Varese, che saranno avviati nel 2013⁴, potranno beneficiare delle nuove infrastrutture. In questo spirito stiamo lavorando con la Regione Lombardia per costruire insieme un sistema integrato a vantaggio di tutti gli utenti e del territorio, che potrà beneficiarne in termini di migliore accessibilità. Possiamo ben dire che con questo progetto si offre la possibilità di disporre di una ferrovia all'altezza delle esigenze della mobilità del XXI secolo. AlpTransit ha dunque una portata internazionale.

Che futuro per le stazioni ferroviarie servite?

Grazie alle opere in corso di costruzione, il sistema ferroviario ha l'opportunità di riprendere un ruolo importante nel soddisfare i bisogni di mobilità; senza un rinnovamento il declino iniziato nel secondo dopoguerra sarebbe stato

inarrestabile. I risultati ottenuti laddove la ferrovia è stata modernizzata lo dimostrano: basta vedere il successo dell'alta velocità in Francia e anche in Italia. Anche il servizio regionale sta ritornando a giocare un ruolo di primo piano. Lo constatiamo anche in Ticino dove, tra il 2005 e il 2009, i viaggiatori trasportati sono aumentati del 65%. Questo grazie ad orari più fitti, materiale rotabile rinnovato, informazione capillare e tariffe attrattive. Le prospettive al 2020 mostrano una domanda di trasporto più che raddoppiata. In questo quadro anche le stazioni giocheranno una funzione fondamentale: saranno punti di riferimento del traffico viaggiatori, nodi di interscambio con i servizi urbani e suburbani, di raccolta e distribuzione nel territorio, luoghi privilegiati per il trasbordo strada-ferrovia. Diventeranno anche centri strategici per nuove localizzazioni di servizio e commercio; un'opportunità per riqualificare quartieri o aree che beneficeranno di una elevata accessibilità. Negli ultimi anni abbiamo già promosso e sostenuto diversi progetti in tal senso e altri sono imminenti (a Bellinzona, Lugano, Mendrisio, Chiasso, Minusio). In quest'ottica anche per la stazione di Como e per quanto le sta attorno potrebbe essere un'occasione straordinaria di recupero e rilancio.

Quali sono le difficoltà ancora da superare?

Ciò che si sta costruendo ora sono gli elementi più impegnativi dell'itinerario del San Gottardo. Rimangono però aperti i problemi sulle linee di accesso. Occorre intervenire anche su queste, sia in Svizzera sia in Italia per far sì che si disponga a medio termine di una nuova linea completa e performante. In Italia le tratte sensibili sono in particolare la linea a sud di Como ma anche quella, complementare alla direttrice principale, a sud di Luino. Un potenziamento appare indispensabile e in tal senso guardiamo con interesse ai progetti di ammodernamento tecnologico e raddoppio della linea tra Bivio Rosales e Seregno così come alla nuova linea Seregno-Bergamo; altrettanto importante è predisporre capacità terminalistiche sufficienti. Come si evince dalla figura A, in base ai dati del 2009 quasi la metà del traffico merci attraverso il San Gottardo ha origine o destinazione in Lombardia. È dunque essenziale riuscire a gestire questo traffico il più vicino possibile ai centri che lo producono per ottenere i vantaggi più grandi.

nota3. Il Ticino è infatti collegato ogni ora con Como e Albate-Camerlata con i nuovi treni FLIRT della Società TILO

nota4. Questo grazie alla nuova linea ora in costruzione tra Mendrisio e Arcisate, che metterà in rete le città di Como, Chiasso, Mendrisio, Varese, Lugano, Locarno e Bellinzona attraverso collegamenti diretti, frequenti e rapidi.

Figura B - Previsione incremento transiti a completamento opera

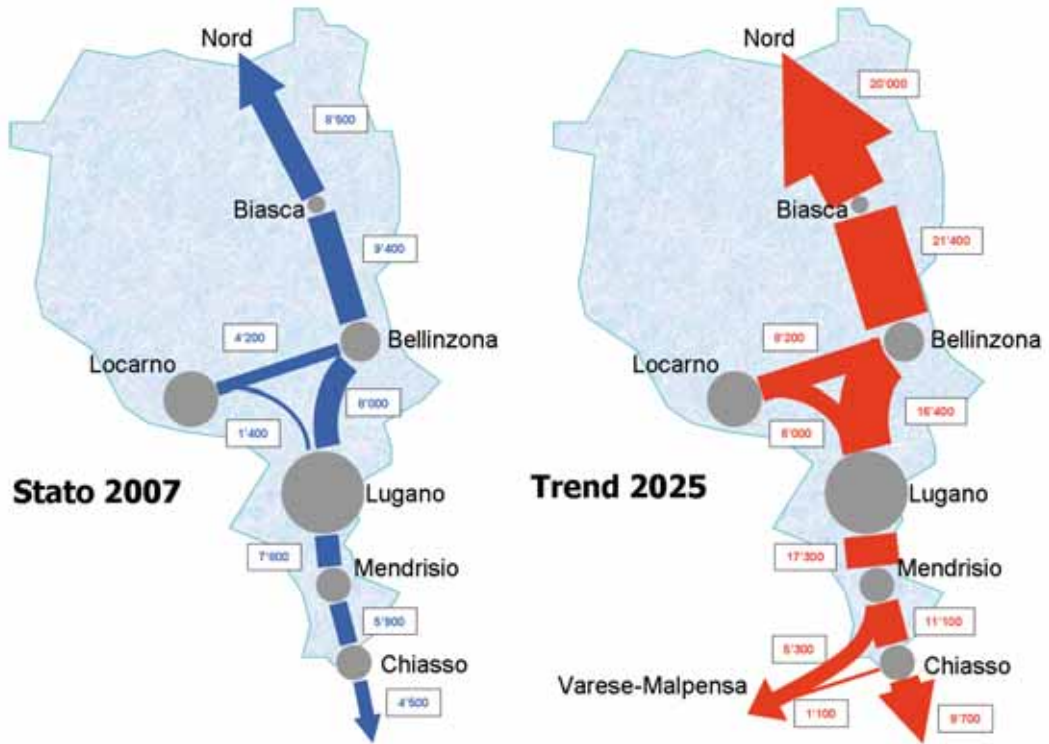
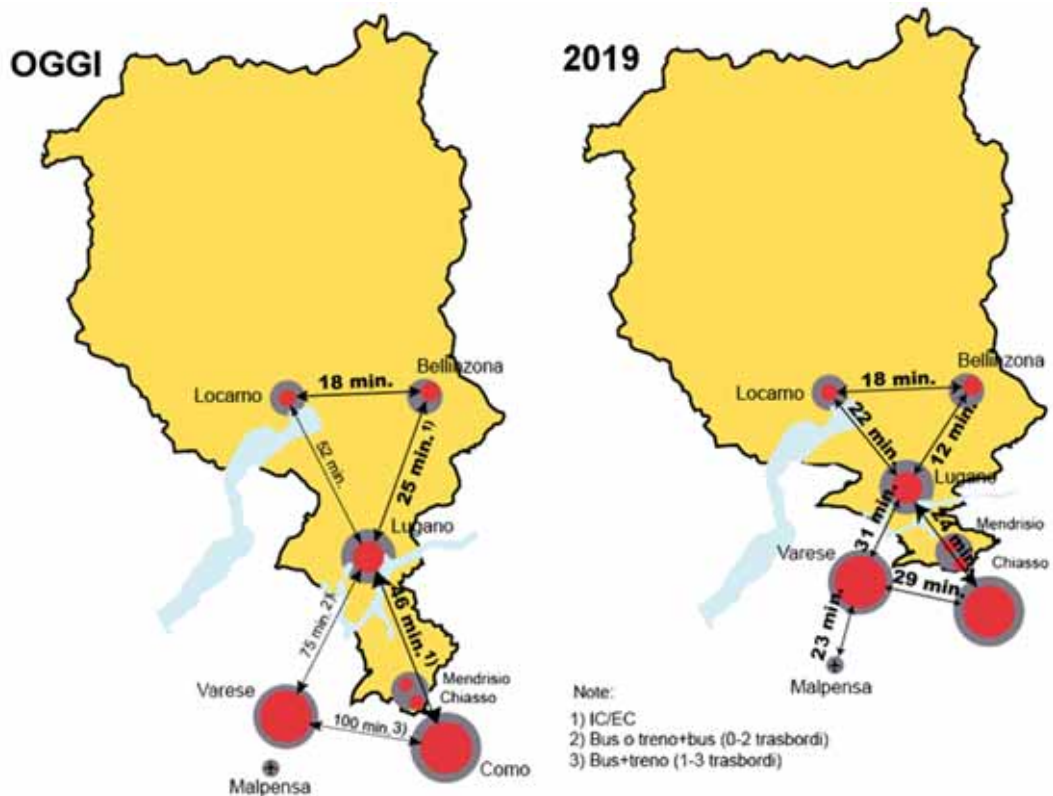


Figura C - Previsione tempi percorrenza a completamento opera



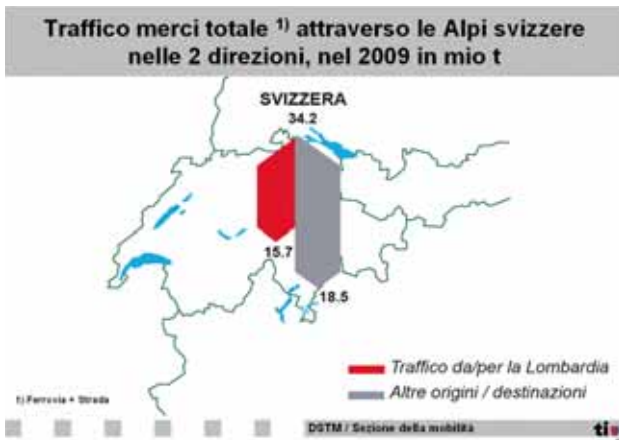


Fig. A - Aliquota traffico merci in transito 2009 da/per Lombardia

Esistono dati numerici di simulazione rispetto all'incremento dei transiti?

Il confronto di figura B mostra il carico attuale della rete FFS (media di passaggi al giorno) e quello pronosticato per il 2025. Questa previsione si fonda sull'evoluzione delle principali variabili demografiche e socio-economiche e considera gli effetti prodotti dal miglioramento dei servizi ferroviari, in particolare grazie alle nuove gallerie di base. Secondo questa prognosi avremo un volume di utenti più che raddoppiato.

E sui tempi di percorrenza?

La figura C mostra come evolveranno. Entro i prossimi 10 anni, grazie alle nuove infrastrutture oggi in costruzione (collegamento Mendrisio-Varese e galleria di base del Monte Ceneri), i tempi di percorrenza tra gli agglomerati della regione insubrica saranno nettamente ridotti e quindi la distanza virtuale tra di essi, come mostra la figura, sarà molto più breve: ci si potrà spostare come su un "metrò".

Ringraziamo il nostro interlocutore per la gentilezza e la competenza.

Vogliamo evitare di strumentalizzare opinioni così autorevoli in questioni localistiche, però non possiamo fare a meno di chiedere alla città (al suo territorio) e ai suoi amministratori: **saprà Como attrarre e meritarsi un ruolo nel sistema ferroviario europeo? Saprà mettere in atto creatività, responsabilità politica e rischio imprenditoriale, finalizzando tutto ciò ad investimenti mirati (ad esempio ripensando una stazione di Como**

San Giovanni al passo con i nuovi standard internazionali e ben servita rispetto al resto della città) e creare l'indotto infrastrutturale necessario (parcheggi di interscambio, linee secondarie ed urbane, servizi)? E se fosse questa "cura del ferro" l'idea che invoca Giovanni Sallusti per la "reinvenzione della città come polo di cultura attrattiva e di turismo avvertito?"⁵

Da parte nostra torneremo sull'argomento circostanziando meglio alcune preoccupazioni e tentando di formulare qualche proposta o, se non ne saremo capaci, quantomeno richiamando maggiore attenzione sul tema.



LA BRIANZA COME LABORATORIO DI INFRASTRUTTURE, MOBILITA' E SVILUPPO

di Giorgio Cortella

“Un Paese che non investe in infrastrutture è un Paese che non ha avvenire”: così scrive il Vicepresidente della Camera dei Deputati Maurizio Lupi nella prefazione del libro “Laboratorio Brianza. Infrastrutture, mobilità e sviluppo: spunti concreti per elaborare un nuovo modello di intervento”, prima ricerca scientifica promossa dalla Fondazione “Costruiamo il futuro” di cui è presidente.

Un'affermazione che a molti potrà apparire scontata, ad altri provocatoria. Ma che, indubbiamente, non manca di coraggio e decisione. Anche perché Lupi la lega alla possibilità concreta di costituire in Brianza una sorta di “incubatore” sperimentale in cui testare soluzioni innovative nel quadro infrastrutturale da proporre anche in un ambito regionale e nazionale.

Punto di partenza è un'indagine su questo territorio che, come giustamente ricorda nel suo contributo il presidente della Camera di commercio di Lecco Vico Valassi, è “per sua natura terra di mezzo, caratterizzata più dal comune sentire della popolazione che da una precisa collocazione geografica”. Un territorio che rappresenta in valore economico oltre il 10 per cento della Lombardia e merita “strumenti e risorse per dare risposte efficaci ai bisogni della comunità e per continuare ad esprimere al meglio le proprie eccellenze”. E l'indagine a molte voci che il volume sviluppa attraverso i contributi di importanti studiosi – tra cui vale la pena di ricordare urbanisti come Francesco Karrer, economisti come Andrea Gilardoni, Paolo Preti, Lanfranco Senn e Roberto Zucchetti, ed esperti in consulenza come il Gruppo Capgemini, Deloitte, Axter e Agici Finanza d'Im-

presa, coordinati da Massimo Ghiloni, direttore dell'Area legislazione mercato privato di ANCE – offre un quadro estremamente articolato della Brianza, della sua identità, delle sue attese e delle sue prospettive in ordine al tema dello sviluppo infrastrutturale.

Molti gli spunti che ne emergono. Ci piace, in particolare, sottolinearne alcuni.

Il primo riguarda il metodo: è il territorio a dover guidare la formazione delle politiche per lo sviluppo. Non soltanto perché è questa la condizione per fare dello sviluppo sostenibile, ma anche perché, come spiega Karrer, in un momento di crisi della finanza pubblica, “è nel territorio che occorre trovare le risorse necessarie per lo sviluppo, per farle emergere e valorizzarle”. Il che significa “una organizzazione funzionale del territorio”, e quindi “un buon assetto territoriale in generale e in particolare delle relazioni fondamentali (residenza/lavoro) dell'assetto e delle componenti specifiche proprie di ogni relazione settoriale. Che nel nostro caso sono quelle dei fattori di produzione: insediamenti produttivi, servizi reali alle imprese, infrastrutture tutte”.

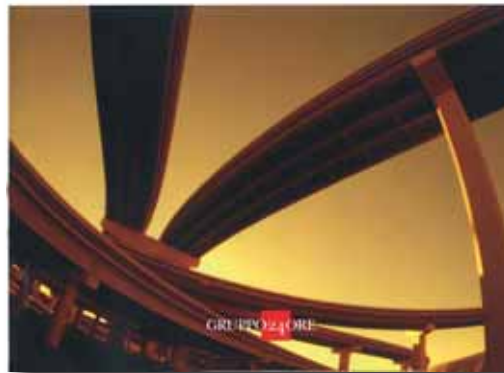
È il concetto del fare sistema con un approccio globale, che Lanfranco Senn ben traduce nel suo saggio di analisi “L'infrastrutturazione per lo sviluppo del paese: l'esempio paradigmatico della Brianza”. In effetti la Brianza ha le potenzialità per proporsi come “incubatore sperimentale di un nuovo rapporto tra infrastrutture e sviluppo del territorio” perché essa possiede “tutto il mix di fattori tipico dell'economia italiana potenzialmente competitiva”, che soffre però della grave diseconomia esterna rappresentata da “una insufficiente infrastrutturazione in grado di ren-

LABORATORIO BRIANZA

Infrastrutture, mobilità e sviluppo:
spunti concreti per elaborare
un nuovo modello di intervento

a cura di Massimo Ghiloni

Da un'indagine della Fondazione Costruiamo il Futuro



dere accessibile ed efficiente lo sviluppo dei vari territori". Infatti ogni territorio ha bisogno di "efficienti servizi di rete" per lo scambio di prodotti, informazioni, esperienze e good practices. Le reti di interconnessione devono consentire tali scambi sia a scala locale che nazionale ed internazionale, devono essere integrate, capillari ed intermodali, devono poter contare su nodi significativi interni e a livello di rete globale, devono poggiare su un rapporto consolidato di collaborazione e dialogo tra diversi soggetti dello sviluppo, "non solo tra imprese ma anche tra istituzioni", tutti chiamati a mostrare forte propensione al rischio e alle responsabilità.

Proprio a partire da questa collaborazione pubblico-privato un territorio può riavviare il proprio sviluppo: sotto il profilo finanziario, autofinanziando il necessario processo di infrastrutturazione che esso stesso richiede per restare competitivo; ma non solo. Vi sono anche altri problemi – di accettazione sociale e compatibilità ambientale – che richiedono di essere affrontati e gestiti in questa logica "dal basso", attraverso un percorso che coinvolga tutti i soggetti istituzionali.

La sperimentazione auspicata tocca aspetti diversi. A cominciare da quelli procedurali e amministrativi, ben sintetizzati da Maurizio Lupi nel moloch "silenzio-rifiuto" che costituisce "un ostacolo per gli operatori pubblici e privati, costretti a fare i conti con tempi sempre più incerti e un'eccessiva burocratizzazione dei processi decisionali". Proprio con l'obiettivo di sopperire a questa empassé si muove il disegno di legge presentato dallo stesso Lupi alla Camera dei deputati, finalizzato a snellire le procedure in materia urbanistica ed edilizia. Una rivoluzione all'insegna della semplificazione, "da attuarsi mediante l'eliminazione di passaggi infraprocedimentali non effettivamente necessari, l'individuazione dell'autorità principale e del conseguente responsabile unico del procedimento e il largo ricorso a formule organizzative e procedimentali che con-

sentano di contestualizzare la valutazione degli interessi". Vi è poi da rimuovere l'ostacolo relativo "al contrasto istituzionale nella localizzazione delle infrastrutture", secondo una logica che, se da un lato deve riconoscere "l'interesse statale alla realizzazione delle opere che travalica i particolarismi locali, dall'altro ci si deve impegnare a dare contenuto e concretezza a principi quali co-programmazione, co-decisione e co-responsabilizzazione, avendo come corollario che una volta che la decisione è stata presa, questa non può essere rimessa in discussione".

Infine vi è la necessità di rilanciare, rinnovare e definire in modo organico il tema del partenariato pubblico-privato seguendo l'esempio di altri modelli europei virtuosi, ma soprattutto spingendo la pubblica amministrazione a cambiare mentalità, sposando "una logica contrattuale in grado di valutare convenienza e concessioni, assicurando quello che viene definito il giusto prezzo". Ciò significa, come giustamente fa notare Karrer, ampliare la condivisione sull'infrastrutturazione del territorio anche alla fase di gestione, oltre che affidare alla finanza di progetto un ruolo nuovo: "quello di suggello alla coesione e alla solidarietà territoriale sulla base di un progetto comune". Ne potrebbe derivare un'ulteriore evoluzione per il project financing verso una dimensione di territorio, ma anche l'introduzione di strumenti finanziari innovativi per facilitare il rapporto pubblico/pubblico e pubblico/privato.