

Rocca alla MCE: L' emergenza trasporti pesanti – Città Metropolitana, se ci sei batti un colpo – Il ritardo delle opere – Più tratte e destinazioni per gli aeroporti milanesi - Una forte cooperazione comune-regione, una grande alleanza pubblico-privato - La grande sfida delle aree urbane da recuperare

Milano, 21 marzo 2017 – “Abbiamo innanzitutto **una vera emergenza** – ha esordito Gianfelice Rocca, Presidente di Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza, intervenendo alla MCE - **quella dei trasporti pesanti ed eccezionali**. Dopo il crollo del ponte di Annone si è estesa sempre più la paralisi nel rilascio delle autorizzazioni ai trasporti pesanti. Lo stallo si sta estendendo in tutte le Regioni ma la più colpita è la Lombardia, che ha il maggior numero di imprese. Le imprese committenti degli operatori del trasporto rischiano di non poter completare le consegne ai propri clienti nei tempi stabiliti, con effetti gravi in termini di penali previste dai contratti e con il pericolo di perdere gli ordinativi. **Auspichiamo a breve l'avvio di un forte coordinamento tra Regione e Province, che si muovono in ordine sparso e con procedure di autorizzazione diverse tra loro**. Servono: una mappatura completa degli itinerari prioritari per il passaggio dei trasporti eccezionali, perizie tecniche che abbiano una validità per un periodo temporale non circoscritto ad ogni singolo passaggio, l'attivazione di strumenti di tipo informatico per il rilascio delle autorizzazioni con una procedura unica, eliminando il nulla osta da parte dei singoli Comuni”.

Rocca è poi passato al tema della **Città Metropolitana: “se ci sei, batti un colpo”**, ha detto Rocca. “Attualmente nella Città Metropolitana e provincia di Monza e Brianza operano per il servizio extraurbano 6 società di trasporto pubblico locale, cui si aggiungono ATM per il servizio urbano di Milano e dei 32 Comuni della prima cintura, e Trenord per il servizio ferroviario. Tale frammentazione non ha più senso. Nelle grandi aree metropolitane di Londra, Parigi e Madrid i trasporti pubblici sono programmati e coordinati da specifiche e uniche autorità metropolitane. Occorre dunque sbloccare e rendere operativa al più presto l'Agenzia per il trasporto pubblico della Città metropolitana-Monza-Pavia-Lodi che era già prevista dalla legge regionale 6/2012. Bisogna pensare anche a integrare le società e a semplificare l'attuale ramificata struttura gestionale e finanziaria. Bisogna metter mano all'integrazione tariffaria e all'unificazione del ticketing dei diversi servizi di trasporto pubblico locale: non è possibile continuare ad avere distinti abbonamenti mensili e annuali per utilizzare linee extraurbane su ferro e su gomma.

Il Consorzio Regionale dei Trasporti di Madrid fin dal 2013 implementa un Piano Strategico della Mobilità Sostenibile per la Comunità di Madrid, in collaborazione e coordinamento permanente con i 179 municipi del territorio. Il risultato è stato un forte aumento della domanda di trasporto. Per ottenere questo risultato nel medio periodo, bisogna innanzitutto guardare costantemente al gap trasportistico che abbiamo accumulato nei confronti di altre grandi aree metropolitane europee. In termini di dotazione di linee ferroviarie e metropolitane, Monaco di Baviera vanta 191



km per milione di abitanti, Barcellona 113, Milano 67. Mentre la velocità media oraria del trasporto suburbano è di 50 km a Monaco e Barcellona, e di 35 a Milano.”

Rocca ha poi ricordato i **ritardi purtroppo persistenti nel completamento delle infrastrutture di trasporto**. “Nell’area metropolitana permangono – ha detto Rocca – colli di bottiglia per la mobilità su cui è necessario intervenire in tempi rapidi. Occorre accelerare nel prolungamento delle linee metropolitane verso l’hinterland; va realizzata la fermata ferroviaria di Stephenson, per l’accessibilità dell’area post Expo; va potenziata l’accessibilità ai grandi servizi di scala metropolitana e regionale del Sud di Milano”.

“Restano anche ritardi – ha aggiunto Rocca – nel compimento di opere necessarie per accrescere la connettività strategica della Grande Milano. La BreBeMi è ancora indietro, per il raccordo alla Tangenziale Sud di Brescia e a quella Est di Milano. Non c’è stato alcun avanzamento per il nuovo raccordo stradale Magenta-Abbiategrosso-Vigevano-Tangenziale Ovest di Milano”.

“Alla Pedemontana Lombarda mancano ancora 57 km e 2,5 miliardi di risorse finanziarie per realizzarli. Dopo ormai quattro anni, non sono ancora avviati i lavori per il Terminal Merci di Milano Smistamento, opera logistica fondamentale per il flusso di merci sull’asse ferroviario con la Svizzera. Chiediamo con forza che Regione Lombardia, Città Metropolitana e Comune, - ha detto Rocca - si attivino il più possibile per superare gli ostacoli che ancora permangono al compimento delle opere di ultimo miglio per la connettività dell’area metropolitana milanese”. Venendo al sistema aeroportuale milanese, Rocca ha detto: **“Servono più tratte e destinazioni per gli aeroporti milanesi, sia europei sia intercontinentali**. Lo scorso autunno la Commissione Europea ha dato finalmente via libera al decreto che mette in equilibrio lo sviluppo di Linate come scalo europeo e di Malpensa come scalo intercontinentale. Aver fatto chiarezza su questo consente alla società di gestione di programmare gli investimenti con maggiore consapevolezza. **Ma purtroppo nell’ultimo anno non sono stati fatti passi in avanti verso l’integrazione aeroportuale di Malpensa, Linate e Orio al Serio, necessaria per coordinarne lo sviluppo del traffico passeggeri e merci”**.

“L’indice di connettività aerea internazionale, fatto pari a 100 quello degli scali di Londra – ha aggiunto Rocca - è passato per Milano da 26,9 nel 2013 a 32,7 nel 2015. Miglioriamo: ma il nostro benchmark vede Monaco di Baviera a 49,1 senza parlare di Francoforte e Parigi che sono oltre quota 90. Le nostre domande al presidente della SEA Modiano sono: che cosa prevede nel prossimo futuro a proposito di questo indice che ha la sua importanza anche rispetto a partite in corso come lo spostamento a Milano dell’EMA oggi a Londra? E cosa dobbiamo temere, se Alitalia fosse indotta dalle sue difficoltà a diminuire l’offerta sui nostri scali?”

“Quel che serve sui temi della mobilità – ha detto Rocca – è **UNA FORTE COOPERAZIONE TRA CITTA’ METROPOLITANA E REGIONE, UNA GRANDE ALLEANZA PUBBLICO-PRIVATO**. La mobilità va inserita nel quadro di una grande visione strategica. Coerente con l’ambizione alla leadership del nostro territorio, in Italia e in Europa. E capace di una governance innovativa ed efficiente.

Il nostro appello alla Città Metropolitana e Regione Lombardia è semplice: serve innanzitutto tra voi una grande cooperazione istituzionale. Nessuno nel mondo può immaginare di separare il successo dell’attrattività e dell’inclusività di Barcellona da quello della Catalogna. Serve una visione



strategica comune di lungo periodo, scandita su obiettivi e gap da recuperare a prescindere dal colore politico delle amministrazioni.

E serve una grande alleanza pubblico-privata, estesa non solo a tutte le istituzioni pubbliche milanesi e lombarde, ma insieme a tutti i soggetti nel nostro territorio, dell'economia e del mercato, della cultura e del terzo settore. Coniugata insieme sull'asse sia urbanistico e infrastrutturale, che economico e sociale. Regole incentivanti di recupero ed efficientamento edilizio energetico-ambientale, trasformazioni pubbliche come leva per quelle private, un forte rapporto con le Università.

E' da questo modello già perseguito da anni che altrove si producono soluzioni innovative come il sistema operativo CityOs, che Barcellona sta sviluppando come propria piattaforma digitale per raccogliere in tempo reale tutti i big data del traffico, della sua congestione, dei flussi e punti di picco, della localizzazione e offerta dei trasporti pubblici, dei parcheggi disponibili, dei lavori in corso. Ma insieme anche dei livelli di inquinamento acustico e dell'aria.

Milano come eredità di Expo può contare su E015. Grazie alla vasta collaborazione delle nostre imprese nella sua realizzazione, essa rappresenta una delle più avanzate piattaforme tecnologiche e digitali europee. Va volta a un fine analogo a CityOs di Barcellona.

“C'è una grande occasione per inquadrare mobilità e recupero urbano in una comune visione strategica - ha concluso Rocca - **la sfida delle grandi aree da recuperare**”. “Penso all'**area Post-Expo**, di 1,1 milioni di mq, e al progetto di riconversione e valorizzazione destinato a ospitare il Parco della Scienza, del Sapere e dell'Innovazione, che comprenderà anche le sedi dello Human Technopole e il Campus delle facoltà scientifiche dell'Università degli studi di Milano. Penso alla **Città della Salute** a Sesto San Giovanni, in una superficie di 1,4 milioni di mq che rappresenta la soluzione per la riconversione della più grande area ex industriale d'Europa, ma insieme l'avvio di un polo per un settore economico, quello della salute, di importanza strategica per Milano. Penso al **progetto Westfield Milan** a Segrate, in un'area di 600 mila mq: l'ex Dogana di Segrate è avviata a divenire la shopping destination più grande d'Europa. Penso agli **ex scali ferroviari milanesi**, con 7 aree per un totale di oltre 1,2 milioni di mq: dalla cui destinazione dipende la maggior trasformazione diffusa sul territorio milanese di aree oggi dismesse.

“L'esperienza di altre grandi aree metropolitane europee ci offre in proposito modelli di successo. Come la trasformazione a Berlino dell'Adlershof, che recupera 4 milioni di mq per destinarli a una Science City. Oppure l'Innovation District 22@ a Barcellona, che converte 2 milioni di mq del quartiere Sant Martí attraendovi imprese per un totale di 93.000 dipendenti, e accogliendovi lo Smart City Campus di Barcellona”.

“È a questi modelli che dobbiamo ispirarci – ha detto Rocca – sono tutti incardinati su una grande cooperazione istituzionale, tutti forti di una grande alleanza pubblico-privata”.

CON LA COLLABORAZIONE DI

AGOS

ADVISOR



MEDIA PARTNER

LIFEGATE

StartupItalia!



www.mobilityconference.it
#MCE4X4