


 CERCA

Ultime notizie

Tutte le strade portano all'Expo. Come l'evento cambierà la viabilità lombarda

Publicato domenica 8 marzo 2015



Il conto alla rovescia per l'apertura di Expo 2015 è scattato e, contemporaneamente, è partito il countdown per la chiusura dei cantieri. Compresi quelli per la realizzazione di una nuova rete di infrastrutture (dalle strade alle autostrade, dalle ferrovie ai metrò e ai parcheggi) destinata a consentire il miglior accesso possibile all'esposizione universale ai milioni di visitatori in arrivo, ma anche a rivoluzionare, in meglio, la mappa dei collegamenti nella regione.

A guidare nella lettura di questa mappa della nuova rete di collegamenti è l'assessore regionale per la Viabilità e i Trasporti Alessandro Sorte, intervistato da stradafacendo.tgcom24.it. Anno 2008: sui giornali che parlano della candidatura di Milano a ospitare l'Expo 2015 leggevamo che "le strutture d'accesso dalla città all'area espositiva, prevista a ridosso della nuova Fiera, oggi non del tutto soddisfacenti, entro il 2015 potrebbero raggiungere un notevole livello di efficienza grazie a una serie di progetti di potenziamento del trasporto ferroviario, metropolitano e della rete stradale e autostradale...".

Sette anni dopo e alla vigilia ormai dell'evento quel "notevole livello d'efficienza" è stato davvero raggiunto? L'Expo lascerà davvero in eredità a Milano e alla Lombardia una rete di collegamenti all'altezza? "Certamente.

La nuova viabilità viaggerà tra A8 e Tangenziale Ovest, sulla Rho - Monza. Innanzitutto vi sono le opere più prossime all'aera Expo che renderanno quell'area altamente accessibile per le funzioni che si insedieranno dopo l'Expo (la viabilità di Cascina Merlata, il collegamento tra A8 e Tangenziale Ovest e i primi lotti della Zara - Expo).

Estremamente importanti poi sono poi la Rho - Monza e la quinta corsia della A8 con i nuovi svincoli di Lainate e Arese. Per non parlare di BreBeMi, della Tangenziale est esterna di Milano e delle prime tratte della Pedemontana che, seppur già prefigurate prima che vi fosse l'Expo, hanno avuto slancio e obiettivi di ultimazione dettati dalla manifestazione internazionale.

Sul trasporto ferroviario, pur non essendo giunte a compimento talune opere come il raccordo ferroviario tra i



Ultime notizie

- Tutte le strade portano all'Expo. Come l'evento cambierà la viabilità lombarda
- Rfi progetta a Roma e Milano piste ciclabili parallele alla ferrovia
- Roma Metro B: Il Consiglio di Stato e conferma assegnazione a Salini
- Proroga di 16 anni della concessione e più lavori per 5,2 miliardi: lo «Sblocca Italia» di Gaviò
- Dal Consiglio Ue via libera definitivo all'eCall

Prossimi eventi

- 2015-03-05
EURASIA RAIL 2015
- 2015-03-18
MADE EXPO 2015
- 2015-04-16
TRANSPOTEC LOGITEC 2015
- 2015-04-20
INTERMAT 2015
- 2015-10-14
SAIE 2015

[Tutti gli eventi >](#)



due terminal di Malpensa che verrà ultimato il prossimo anno, si è lavorato per potenziare i servizi ferroviari non solo coordinando al meglio tutti i servizi dal punto di vista dell'orario ferroviario ma anche acquistando treni novi e moderni che rimarranno in eredità ai viaggiatori di tutta la regione.

Oltre a opere e mezzi l'Expo lascerà perciò in eredità la consapevolezza di saper operare nel settore dei trasporti con obiettivi sfidanti sapendosi coordinare in una miriade di enti e aziende ciascuna con la sua competenza e professionalità". L'occasione per "ridefinire l'identità del territorio alla luce dei progetti di sviluppo urbanistici e infrastrutturali e riorganizzare le connessioni a scala locale e metropolitana regionale oltre che per rilanciare lo sviluppo del territorio del Nord Ovest Milano è stata davvero colta completamente o qualcosa è andato invece "perso per strada"? "Credo di sì.

Proprio partendo dal settore della mobilità. Possiamo dire di aver creato l'opportunità di muoversi velocemente ed efficientemente nel nostro territorio attraverso infrastrutture e servizi di trasporto di eccellenza. Spetta ora soprattutto alle imprese e agli operatori del mercato sfruttare appieno questa enorme potenzialità. Sul lato istituzionale dobbiamo ben valutare quale destino urbanistico e funzionale dare all'area di Expo perché sia massimo il ritorno alla collettività di questi grandi investimenti effettuati".

Al di là della crisi economica che ha sicuramente creato non pochi problemi, quali sono stati (e quali continuano a essere) i principali ostacoli sulla strada di chi vorrebbe che i grandi progetti accelerassero i loro tempi di progettazione, approvazione, realizzazione?

Perché in Italia la "gestazione" di una grande infrastruttura deve durare anni? "Anche sui cantieri Expo si sono visti alcuni aspetti di inefficienza del sistema di realizzazione delle opere pubbliche nel nostro Paese che il ricorso ai poteri di un Commissario ha potuto solo attenuare ma non risolvere completamente. Innanzitutto la farraginosità della legislazione e le sovrapposizioni normative talvolta contrastanti tra loro. Poi la difficoltà di assumere una decisione in forma definitiva sui progetti e il fatto che non vi sia un soggetto o un ente la cui decisione finale prevalga sulle decine di pareri necessari – talvolta in conflitto tra loro – da parti di enti e istituzioni.

Da qui l'estrema possibilità di ricorrere alla giustizia amministrativa o civile per ogni contrasto. Nel sistema della selezione delle imprese non vi sono ancora modalità efficaci e semplici per escludere, oltre che operatori collegati alla criminalità, anche le imprese evidentemente inadeguate o che hanno dato, in passati lavori pubblici, esempio di inaffidabilità. Va detto che, in particolare durante le attività legate ad Expo, la collaborazione con l'Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone è stata positiva".

Quali potrebbe essere una sua "ricetta" per migliorare le cose? "Sarebbe facile liquidare in poche battute i problemi atavici delle opere pubbliche italiane. Direi solo una cosa. Visto che in tanti anni a poco sono servite le nuove leggi che si sono susseguite è forse giunto il momento di delegificare. Posso infatti constatare l'anomalia che, spesso, per eseguire un lavoro pubblico, ci vogliono più carte che mattoni e ci vogliono più ispettori che operai e che qualche impresa ha a stipendio più avvocati che ingegneri".

Strade, autostrade, ferrovie, metropolitane, parcheggi.... Un "puzzle" complicatissimo da gestire quello della nuova rete di collegamenti progettati in vista dell'Esposizione Universale. Alcuni progettati specificamente per l'Expo, altri invece già previsti e comunque utili ad affrontare un evento destinato, sulla carta, a muovere milioni di persone....Possiamo analizzarlo settore per settore, "infrastruttura per infrastruttura", individuando luci e ombre, verificando cosa avrebbe dovuto essere realizzato, cosa è stato effettivamente realizzato?

"Proprio perché si tratta di un "puzzle complicatissimo" ci siamo dotati, all'interno del Tavolo Lombardia, il momento di confronto istituzionale per il governo complessivo degli interventi regionali e sovraregionali per Expo 2015, di un "sottotavolo" specifico per le infrastrutture. Tra i numerosi interventi infrastrutturali, monitorati costantemente nell'ambito del "Sottotavolo Infrastrutture", costituito nel 2010, si distinguono le opere "essenziali", le opere "connesse" e quelle "necessarie" per Expo.

Le opere essenziali che riguardano la mobilità e l'accessibilità diretta al sito includono la realizzazione del collegamento Molino Dorino – A8, per la quale su un costo complessivo dell'opera di 157 milioni di euro, Regione Lombardia ha contribuito per 39,6 milioni di euro e lo stato di avanzamento è di circa il 95 per cento e sarà in esercizio entro l'inizio di Expo; il collegamento SS 11 e SS 233 (avanzamento all'85 per cento del lotto 1 A – Via Eritrea-Expo; lotto 1B – Sottopasso ferroviario in corso di realizzazione, da attivare durante il periodo Expo); il sistema parcheggi a servizio della manifestazione (Arese 10.000 posti auto; Cascina Merlata 550 posti bus gran turismo; Via Novara – MI 1.550 posti auto; posti auto e bus gran turismo presso Polo fieristico)

Le opere connesse sono quelle ritenute indispensabili affinché l'area del Sito sia collegata alla rete infrastrutturale esistente o affinché le infrastrutture, già a servizio del comparto, siano potenziate per adeguarsi ai volumi di affluenza previsti. Comprendono la realizzazione delle grandi opere stradali e autostradali previste per Expo, in particolare: Bre.Be.Mi (entrata in servizio il 22 luglio scorso), Teem (arco Teem entrato in servizio il 22 luglio scorso); l'opera complessiva ha un avanzamento dell'80 per cento circa ed entrerà in servizio per Expo a metà maggio) e Pedemontana (tratta A e primo lotto della tangenziale di Varese completati ed entrati in esercizio a gennaio 2015; tratta B1 e primo lotto della tangenziale di Como da aprire al traffico per luglio 2015); la conclusione della viabilità di Cascina Merlata, importante per l'accessibilità al parcheggio omonimo; il completamento della Tangenziale Nord di Milano/Rho-Monza (per Expo saranno aperte al traffico le tratte funzionali alla manifestazione).

Tra le opere su ferro, ricordo l'estensione della linea metropolitana M5 da Garibaldi a San Siro, che sarà completata entro aprile 2015 con l'apertura di 5 fermate (Domodossola, Lotto, Segesta, San Siro Ippodromo e San Siro Stadio). Sono inoltre in corso i lavori per il prolungamento della linea ferroviaria FNM dal Terminal 1 al Terminal 2 dell'Aeroporto di Malpensa e della linea metropolitana M1 da Sesto FS a Monza Bettola. Infine

Osservatorio grandi opere**Autobrennero**

Il rinnovo della concessione dell' A22 rischia di trasformarsi in un passaggio difficile per il sistema autostradale italiano [leggi](#)

**Il punto di vista**

La progettazione ipogea Made in Italy quale risorsa...
[Prof. Ing. Pietro Lunardi](#)



La formulazione dei materiali bituminosi nei nuovi...
[Maurizio Crispino](#)



Un esame di coscienza per la politica infrastrutturale...
[Oliviero Baccelli](#)



La robustezza dei ponti
[Mario Paolo Petrangeli](#)

**S&A online newsletter**

[iscriviti]



le opere necessarie, ovvero gli interventi affinché la mobilità nell'area del sito espositivo e dell'ambito territoriale contiguo sia garantita secondo livelli di accettabilità, in considerazione delle condizioni di mobilità già presenti. Comprendono, tra le altre, la realizzazione della quinta corsia della A8 (stralcio Expo in esercizio per la manifestazione) e l'ampliamento a quattro corsie della A4 tratta Milano – Arluno (stralcio Expo in esercizio per la manifestazione), la realizzazione della nuova fermata RFI Milano Forlanini, il potenziamento della tratta ferroviaria RFI Milano – Monza, il nodo d'interscambio Fiera.

Notizie correlate

Open Expo, la trasparenza può davvero battere la corruzione?

[leggi](#)



Strade & Autostrade online

Inizio pagina

- [Home](#) | [In Questo Numero](#) | [Il Punto Di Vista](#) | [News](#) | [Video](#) | [Slideshow](#) | [Audio](#) | [Traffico](#)
- [Meteo](#) | [Osservatorio](#) | [Calendario Eventi](#) | [Feed RSS](#) | [Colophon](#) | [Casa Editrice Edi-Cem](#) | [Archivio](#)



© Copyright EDI-CEM S.r.l. - P.I. 12820220155 - ISSN 1723-2155
 Sede legale: Via E. Morosini, 22 - 20135 Milano - Sede operativa: Via A. Sciesa, 6/A - 20135 Milano - Tel. 02.5456045 / 02.54100264 - Fax 02.59904064
 La riproduzione di illustrazioni e articoli pubblicati nonché la loro traduzione è riservata e non può avvenire senza espressa autorizzazione della Casa Editrice

