

**strategie**  
amministrative

Supplemento al Mensile Strategie Amministrative  
anno XIV numero 3 > Aprile/Maggio 2015  
[www.strategieamministrative.it](http://www.strategieamministrative.it)

# Speciale

**lavori pubblici e infrastrutture**



**Riqualificare  
il territorio**

Ente Capofila



Ente coordinatore



Comune di Bollate  
Comune di Cinisello Balsamo  
Comune di Corbetta  
Comune di Crema  
*(come Aggregazione di più comuni)*  
Comune di Corsico  
Comune di Melzo  
Comune di Morza  
*(come Aggregazione di più comuni)*  
Comune di Novara  
Comune di Pavia  
Comune di Sesto San Giovanni  
Comune di Varese  
Comune di Vicenza  
Comune di Vigevano  
Comunità Montana della Valle Sabbia  
Comunità Montana Valli del Verbanò

Per aderire: [info@retecomuni.it](mailto:info@retecomuni.it)

# UN SISTEMA DI RELAZIONI TRA I COMUNI



ENTRATE LOCALI



GESTIONE DEL TERRITORIO



INNOVAZIONE TECNOLOGICA



LEGALITÀ

# Speciale

## lavori pubblici e infrastrutture

- 04 Riqualificare il patrimonio edilizio: sì da Anci Lombardia e imprenditori**  
Sergio Madonini
- 06 Le costruzioni, pochi cantieri e la salvaguardia del suolo**  
Antonello Corrado
- 08 Tmc, la mission aziendale è restaurare palazzi e monumenti**  
Davide Pasquini
- 10 La scuola resa autosufficiente dal punto di vista energetico**  
Davide Pasquini
- 12 La Tav a Brescia: strategia nazionale e opportunità locale**  
Antonello Corrado
- 14 Expo: una spinta per tutta Lombardia, Milano Malpensa investe 30 milioni** - Antonello Corrado
- 16 "Brebemi: un'opera fondamentale" - Antonello Corrado**



Supplemento a Strategie Amministrative,  
mensile di notizie e commenti per  
amministratori e funzionari degli enti locali

Anno XIV numero 3 > Aprile/Maggio 2015

**Direttore responsabile**  
Ferruccio Pallavera

Hanno collaborato a questo numero  
Manuel Bravi, Antonello Corrado,  
Sergio Madonini, Davide Pasquini,  
Lauro Sangaletti

**Per contattare la redazione**  
redazione@strategieamministrative.it  
tel. 02.26707271 - fax 02.25362042

**Edizioni on-line**  
www.strategieamministrative.it

**Direttore responsabile**  
Ferruccio Pallavera

**Redazione**  
Sergio Madonini, Lauro Sangaletti,  
Massimo Simonetta

**Pubblicità**  
Concessionaria esclusiva  
Ancitel Lombardia srl via Meucci, 1  
Cologno Monzese tel. 02. 26707271  
info@strategieamministrative.it

La rivista si vende solo per abbonamento  
Abbonamenti annuali Singoli: euro 40,00  
Cumulativi: (minimo 10 copie): euro 20,00

**Modalità di sottoscrizione**  
presso le librerie specializzate, o direttamente  
presso l'editore telefonando al n. 02.26707271

**Editore**  
Ancitel Lombardia srl  
P.zza Duomo, 21 - 20121 Milano

**Progetto Grafico**  
Manuel Bravi, Francesco Camagna

**Impaginazione**  
Manuel Bravi

**Stampa**  
Glifo Associati  
Viale Famagosta 75  
20142 Milano

**Distribuzione**  
La rivista viene inviata in 30.000 copie  
agli amministratori, ai segretari  
e ai dirigenti degli Enti Locali

**Registrazione**  
Tribunale civile di Milano  
n. 114 del 18/02/2002

Chiuso in redazione il 14 Maggio 2015

Sottoscritto un protocollo con Assimpredil Ance, si guarda al futuro

# Riquilificare il patrimonio edilizio: sì da Anci Lombardia e imprenditori

di Sergio Madonini



Claudio De Albertis

**Oggi il termine "edilizia" ha assunto un significato più ampio rispetto a quello che tradizionalmente si riferiva agli edifici pubblici e privati e coinvolge tutto ciò che incide sull'assetto di un territorio.**

In altri termini, l'edilizia va intesa come l'insieme delle opere necessarie all'insediamento umano. In ultima analisi, con il termine "edilizia" si fa riferimento alle attività e alle opere dell'uomo per rendere il territorio agibile a fini insediativi. In tale senso, le opere dell'edilizia s'identificano con

gli spazi costruiti o con le opere infrastrutturali che concorrono a realizzare un intervento insediativo.

Non è un caso, dunque, che sempre più nei dibattiti e nelle iniziative che vedono coinvolti amministrazioni locali e imprese di costruzione si parli e si affrontino progetti legati alla riqualificazione del territorio, all'ambiente, alle strade (dalla loro manutenzione alla loro costruzione), fino ad arrivare alle ristrutturazioni, ai restauri, agli interventi per il risparmio energetico. Un caso significativo e che riguarda i Comuni lombardi è la firma del Protocollo di intesa fra Anci Lombardia e Assimpredil Ance, l'associazione delle imprese edili e complementari operanti nelle province di Milano, Lodi e Monza e Brianza. Il protocollo dà il via a un Tavolo territoriale sperimentale di confronto e concertazione tra

le due Associazioni il cui fine è, come si legge nel documento, "avanzare proposte condivise, con particolare attenzione ai temi della rigenerazione e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e al riuso e alla bonifica delle aree abbandonate, dismesse e inquinate". Il tavolo è aperto anche al contributo di professionisti e associazioni.

La firma del Protocollo è avvenuta in occasione di un convegno organizzato dalle due Associazioni e dal Comune di Monza proprio sul tema della riqualificazione urbana



Roberto Scanagatti





che ha affrontato il tema del recupero delle aree dismesse e della riduzione del consumo di suolo.

Su questi argomenti abbiamo sentito il presidente di Anci Lombardia e Sindaco di Monza Roberto Scanagatti: "Con il Protocollo vogliamo dare una risposta a quello che rischia di diventare solo uno slogan: la riduzione del consumo di suolo. Per raggiungere questo obiettivo è necessario percorrere nuove strade, trovare nuove alternative al costruire e fra queste vi è il recupero delle aree dismesse. Sono tante e molte volte sono vere e proprie ferite all'interno della città. Spesso, poi, intervenire su queste aree significa, oggi, un investimento economico proibitivo per le amministrazioni comunali. Si pensi soprattutto alle bonifiche, veri e propri ostacoli alle iniziative di recupero.. Insieme ad Assimpredil vogliamo avviare una collaborazione che ci consenta di confrontarci e avanzare proposte concrete alla Regione e al Governo affinché venga incentivato il recupero di queste aree. Vanno considerate elementi di rigenerazione delle nostre città e sono condizioni fondamentali per rispondere al fabbisogno abitativo sempre più pressante".

Per il presidente di Assimpredil Ance, Claudio De Albertis, "è necessario e importante ritrovarsi intorno a un

tavolo a collaborare, a spiegarsi, per cercare di eliminare tutti quei lacci e laccioli che impediscono di sviluppare iniziative. Questo significa, da una parte, avere dei committenti, e mi riferisco alla parte pubblica, consapevoli e, dall'altra, spingere il nostro settore, che sta vivendo momenti di difficoltà, verso una crescita negli ambiti del processo e del prodotto. In altri termini, dobbiamo cercare di sviluppare prodotti e processi nuovi e ciò è possibile solo grazie a una collaborazione complessiva nella filiera delle costruzioni che attualmente non c'è e va attivata. Questo Protocollo è una scintilla che innesca un percorso virtuoso e indispensabile". L'unico rammarico per il presidente De Albertis è ancora la lentezza della burocrazia, che spesso è il risultato "di una vera e propria esondazione normativa. Da tempo denunciavamo questo problema e forse sarebbe il caso di mettere un fermo: per due anni non legiferiamo più. A volte anche la normativa che persegue le migliori intenzioni si è poi rivelata un ostacolo. In altri termini, tutte le volte che si è tentato di semplificare si è riusciti a complicare maggiormente le situazioni. L'accordo che abbiamo firmato va anche in questa direzione: vogliamo confrontarci e capire come e dove si può semplificare".

Il presidente di Anci Lombardia ha poi puntato l'attenzione sulle difficoltà che incontrano i Comuni: "In questi ultimi anni la crisi ha prodotto un drastico ridimensionamento dell'intervento pubblico con una diminuzione del 30% degli investimenti, che si è rivelato anche un freno per l'economia. Senza contare poi il patto di stabilità che contratto le possibilità di spesa. Il recupero delle aree dismesse, la riqualificazione dei territori e delle città significa anche sviluppare le piccole opere, che possono essere più fattibili per le amministrazioni comunali. Peraltro, le piccole opere sono il segno di una capacità di rinnovamento e ammodernamento del nostro territorio."

La Brianza, inoltre, è patria dello sviluppo industriale del nostro Paese nel secolo scorso. Qui avevano sede importanti aziende e qui restano ancora le vestigia di quegli impianti industriali che in molti casi si possono annoverare nell'ambito dell'archeologia industriale. Le due associazioni, per voce dei presidenti, terranno in dovuto conto anche queste realtà: "Sono una memoria storica, un patrimonio importante" ci dice il presidente Scanagatti, "un segno di identità per i vecchi e nuovi cittadini dei nostri territori".

L'intervento di Luigi Colombo, presidente di Anci Lombardia

# Le costruzioni, pochi cantieri e la salvaguardia del suolo

di Antonello Corrado



Luigi Colombo

**Il settore dell'edilizia è da sempre visto come il punto di riferimento su cui misurare le riprese economica del Paese. Costruzioni, infrastrutture, efficienza**

**energetica, riqualificazioni del territorio sono gli ambiti su cui in questi mesi si sono concentrati il dibattito e le iniziative. Il tutto sotto le grandi ali dell'Expo e del consumo di suolo. Chi meglio dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) può offrirci una riflessione sulla situazione che il mondo dell'edilizia affronta. Abbiamo chiesto al Presidente di Ance Lombardia, Luigi Colombo, di intervenire su alcuni temi.**

## Lo stato dell'arte e il rapporto pubblico-privato

“Stando alle stime per il 2015, si conferma il proseguimento della riduzione degli investimenti in costruzioni. Alcune misure che sono state prese dal Governo sono, sicuramente, apprezzabili. Ma non bastano. La proroga del potenziamento degli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie e per l'efficientamento energetico, oltre ad alcuni provvedimenti relativi alle opere pubbliche vanno nella direzione giusta. Inoltre, l'attenzione che il Governo ha posto verso l'edilizia come motore per la ripresa dell'economia, prevedendo nel Decreto Legge “Sblocca Italia” quasi 4 miliardi di euro per l'accelerazione di interventi infrastrutturali, è certamente apprezzabile; tuttavia, le risorse messe a di-

sposizione e il loro profilo temporale, eccessivamente lungo, non sono in grado di avere un impatto immediato sul settore delle costruzioni e sul mercato interno, come, invece, l'attuale situazione economico-finanziaria del Paese richiederebbe con urgenza.

La risposta del Governo è giusta, però non è sufficiente ad invertire il ciclo e, anche nel 2015, gli effetti sui livelli produttivi saranno, probabilmente, limitati.

Risulta, pertanto, evidente che le risorse pubbliche sono insufficienti: a fronte di questa scarsità di mezzi, una delle strade da percorrere è quella del partenariato pubblico-privato per finanziare, costruire e gestire infrastrutture o fornire servizi di interesse pubblico: specie per i progetti complessi e innovativi, la cooperazione con i privati consente all'amministrazione di accrescere le risorse a disposizione e acquisire soluzioni innovative.

E' noto, infatti, che la combinazione

delle capacità e dei capitali pubblici e privati sia essenziale nel contesto della crisi economica. Ma per fare questo, è necessario che l'Amministrazione pubblica collabori con l'operatore privato in un'ottica di reciproco sostegno e non, come invece spesso accade, di contrapposizione”.

## Le ricadute di Expo

“L'Esposizione universale di Milano sarà sicuramente un'opportunità. Oltre al fatto che si è data un'accelerazione alla realizzazione di una serie di infrastrutture strategiche per la Regione – le grandi opere infrastrutturali e metropolitane presenti nel dossier di candidatura, in primis –, gli stimoli che sono giunti per la migliore riuscita dell'evento hanno dato una serie di segnali positivi che fanno ben sperare.

Nonostante le difficoltà iniziali che hanno ritardato, non poco, l'avvio dei lavori per il sito espositivo (e non solo), l'attività sta ormai proseguen-



do secondo un ritmo tale che si arriverà certamente a conclusione entro l'avvio della manifestazione. In Italia siamo bravi a complicarci la vita, ma siamo bravissimi a risolvere i problemi in extremis.

L'Esposizione Universale sarà, senz'altro, una vetrina eccezionale per la Lombardia e l'intero Paese e sono convinto che sarà in grado di invertire la rotta che ormai da oltre un quinquennio deprime consumi e investimenti.

E' interessante anche il dibattito relativo al post-Expo: al di là di quello che leggiamo sui giornali, Regione Lombardia ha avviato un processo di consultazione che trovo giusto e molto responsabile per ascoltare il parere della società civile e degli operatori economici, al fine di individuare la migliore soluzione possibile affinché quell'area che, per la propria strategicità, ha, sicuramente, grandi potenzialità per lo sviluppo, diventi occasione di ulteriore crescita per il nostro territorio".

### Il consumo di suolo

"Quanto alla recente legge regionale sulla riduzione del consumo di suolo, anche le imprese edili convengono sulla sua necessità.

Quello che però noi cerchiamo di contestare è che per il raggiungimento di questo obiettivo, non si consideri nient'altro e che la riduzione del consumo di suolo sia un mantra che viene ripetuto senza tenere in considerazione tutto il contesto. E invece gli interessi da contemperare sono molteplici e, soprattutto, molteplici sono i diritti e le aspettative di ritorno sugli investimenti effettuati che persone e aziende hanno, legittimamente; e che rischiano, con un tratto di penna, di vedersi cancellare.

Tanto più in un momento di grave crisi del mercato come quello che stiamo vivendo da ormai oltre un quinquennio: le imprese sono falciate da questa congiuntura! E in un tale contesto, l'obiettivo – puramente ideologico, sembra – di qualcuno era quello di impedire, da un giorno all'altro, qualsiasi iniziativa di sviluppo: la norma transitoria della nuova legge regionale ha parzialmente ridotto il rischio di un blocco totale dell'attività.

Nell'ottica della certezza del diritto

è necessario fare salvi i procedimenti e gli interventi già previsti nei PGT vigenti. Ma questa non è una pretesa dei "cattivi costruttori", è semplice rispetto delle regole di correttezza civile.

Non è accettabile che, cambiando le regole del gioco – durante il gioco! – si ledano i diritti e le legittime aspettative dei proprietari di aree, in ragione di un obiettivo che in Lombardia si vorrebbe raggiungere – non si capisce perché – con 35 anni di anticipo. L'Unione europea, infatti, ci dice che dobbiamo arrivare al "consumo di suolo zero" entro il 2050.

Addirittura, si è letto sulla stampa che gli operatori correrebbero in questi trenta mesi ad avviare tutte le iniziative di sviluppo possibili e quindi si consumerebbe ancora più suolo... Ma qualcuno crede davvero

meno enfatizzate di altre, ma che rivestono grande importanza.

La prima è quella che prevede una maggiorazione percentuale del contributo relativo al costo di costruzione, diversificata a seconda del tipo di intervento, ma comunque da un minimo del 5% fino ad un massimo del 30%. Non è poco.

La seconda è legata alle misure di incentivazione degli interventi da realizzarsi nelle aree già antropizzate o sul patrimonio edilizio esistente e che necessita di riqualificazioni importanti, anche in termini di efficientamento energetico. Comprendendo la necessità e l'intenzione di ridurre il consumo di suolo, si ritiene che questa legge avrebbe dovuto prevedere una più concreta normativa di incentivazione (economica, fiscale, volumetrica) di tali interventi. A que-



che in un momento di mercato come questo, che va avanti da cinque anni ormai e che ha messo in ginocchio il settore, tutti abbiano fretta di impegnarsi ed investire? Non è così! Molte imprese falliscono ogni giorno per la congiuntura negativa che stiamo attraversando. E una norma di questo genere comporta che ad un'impresa in difficoltà si impone di fare qualcosa che, probabilmente, di questi tempi, non ha né voglia, né risorse, per fare; e se non lo fa in quei termini, perde la possibilità di farlo in futuro.

Vorrei, da ultimo, soffermarmi su due disposizioni (o insieme di disposizioni) della legge che, forse, sono state

sto riguardo, la norma licenziata dal Consiglio non pare fornire sufficienti stimoli agli interventi sull'esistente.

In base a queste due ultime considerazioni, ricordo ciò che insegnano gli economisti e cioè che i comportamenti si cambiano grazie agli incentivi, non alle sanzioni.

E' auspicabile, quindi, che almeno la futura modifica della legge regionale per il governo del territorio (LR 12/2005), il cui dibattito dovrebbe prendere avvio nelle prossime settimane, possa prevedere misure utili a incentivare concretamente gli interventi sull'esistente e snellire le relative procedure urbanistiche".

Un'attività su edifici e manufatti prestigiosi, nel cuore di Milano

# Tmc, la mission aziendale è restaurare palazzi e monumenti

di Davide Pasquini

**Dopo 400 giorni di lavori intensi, i milanesi e tutti coloro che si stanno riversando nel capoluogo lombardo per l'Expo possono ammirare 15 monumenti rimessi a nuovo da un'opera di restauro avviata con un bando del febbraio 2013 e portata avanti da un'associazione temporanea d'impresa guidata da Tmc pubblicità.**

Il taglio del nastro è avvenuto sotto la statua di Leonardo, davanti a Palazzo Marino, il 28 aprile scorso, "nei tempi previsti", ci dice Giovanni Mongini, direttore generale di TMC pubblicità, e questo a dispetto del fatto che gli altri concorrenti hanno presentato, all'indomani dell'aggiudicazione, ricorsi al Tar che hanno ritardato la firma del contratto, avvenuta solo nel dicembre 2013, e di conseguenza l'inizio dei lavori.

Non tragga in inganno il nome. La pubblicità c'entra, è vero, ma la mission aziendale della società milanese è il restauro di monumenti e palazzi, pubblici e privati, grazie alla collaborazione con aziende composte per lo più da esperti del Politecnico di Milano. "Restauro" precisa il direttore Mongini "che al Comune non è costato un euro. Paghiamo tutto noi e copriamo i costi con la pubblicità, con i maxi teli che coprono i ponteggi. Ovviamente siamo una società privata e quindi traiamo il nostro guadagno da queste affissioni, versando come previsto l'imposta di pubblicità al Comune". Dunque, in questi casi la pubblicità, molte volte demonizzata, è l'anima del restauro, oltre che del commercio. Ciò non significa che senza la pubblicità non si possano restaurare i monumenti, ma i numerosi lavori realizzati dalla TMC dalla sua costituzione nel 2000 a oggi sono stati possibili grazie alla sinergia tra restauratori e pubblicitari.



"All'inizio è stato molto difficile far accettare questo connubio" prosegue Mongini, "e ancora oggi molti Sindaci con cui siamo entrati in contatto considerano la pubblicità solo un mezzo speculativo a favore dei pubblicitari. La nostra attività è decollata solo nel 2003, quando abbiamo vinto una gara del Comune di Milano per il restauro di sei monumenti, fra cui il Palazzo e la Loggia dei Mercanti, le statue di Parini e Cattaneo e la Colonna del Verziere. Da quel momento e negli anni successivi ci siamo cimentati con opere di varia entità, di cui la più importante è stato il restauro delle Mura spagnole di Milano. Abbiamo messo mano al Sottopasso Duomo, conosciuto come il sottopasso della vergogna, a Palazzo Litta, alle facciate del '400 e del '600 dell'Università statale e alla facciata di Santa Marie delle Grazie. Ci occupiamo anche di palazzi privati, ma in quest'ultimo anno il nostro sforzo maggiore si è concentrato sul restauro dei 15 monumenti."

Abbiamo già incontrato in altra occasione il direttore Mongini e in quella occasione avanzammo una nostra perplessità: in un Paese come il nostro, da sempre definito un museo a

cielo aperto, la sinergia tra restauro e pubblicità sembra essere una prerogativa milanese. Questa fu allora la sua risposta: "La pubblicità con maxi teli sui ponteggi richiede la presenza di una massa critica che in questi casi è data principalmente dalla viabilità. Inoltre, Milano offre la possibilità di individuare diversi target. Per esempio sulla statua di Costantino che si trova in una zona, le Colonne di San Lorenzo, molto frequentata da giovani abbiamo la pubblicità di una nota birra, mentre in altre zone frequentate da professionisti, come l'Arco di Porta Nuova, la pubblicità può essere quella di una compagnia aerea. Nella scelta e nella proposta agli inserzionisti teniamo anche conto della presenza turistica. La statua di Leonardo in piazza della Scala, dove ci sono sempre molti turisti, è stata prenotata, per esempio, da un famoso produttore di caffè. Queste caratteristiche non sono presenti in tutte le città. Indubbiamente, fra i capoluoghi più interessanti ci sono Roma e Firenze, ma sono mercati difficili. Qui hanno funzionato fino a ora le sponsorizzazioni. Più interessanti, e qualcosa stiamo facendo, Torino e Bologna. Nelle altre città



più piccole, come Brescia, Bergamo, Mantova, Varese e gli altri centri della Lombardia il problema è sempre quello: la viabilità, la massa critica. Cambiano i valori e quindi le tariffe, ma il costo del restauro è lo stesso". Da allora, eravamo alla vigilia dell'inizio dei lavori sui 15 monumenti milanesi, qualcosa è cambiato. Vuoi per l'effetto Expo, vuoi soprattutto per una maggiore consapevolezza dei Comuni sul valore del patrimonio architettonico e artistico dei centri urbani, sta di fatto che Tmc pubblicità ha iniziato a riflettere su quali possibilità mettere in campo e a disposizione delle amministrazioni comunali più piccole per avviare imprese come quella milanese. "Resta sempre" ci conferma Mongini, "una differenza di valori e di tariffe tra Milano e le altre città, ma abbiamo valutato diverse ipotesi di collaborazione, anche in virtù dell'esperienza accumulata in questi anni, che consentono alle città non solo lombarde (ndr: nella fattispecie, Parma, Piacenza, Bologna) il restauro anche di un singolo monumento". Questa possibilità, come ci ha illustrato il direttore Mongini, nasce dalle diverse forme contrattuali che i Comuni possono avviare. Un primo esempio è il bando di sponsorizzazione, che vede l'attività di restauro affidata a un'impresa scelta dal Comune



con la possibilità, per l'amministrazione, di rivolgersi a una società che opera nel settore pubblicitario. Altro esempio è l'appalto dei lavori di restauro, dando all'impresa vincitrice la facoltà di cedere la pubblicità a una concessionaria (e in questo caso il Comune introita il 50% della pubblicità). Ulteriore ipotesi è la gestione diretta da parte del Comune della pubblicità. Infine, come è avvenuto in taluni casi a Milano, il restauro di un monumen-



to con la copertura pubblicitaria paga anche il restauro gratuito di un'altra opera.

Dunque, l'operazione che reso ai milanesi i monumenti puliti e restaurati può essere avviata anche in altre realtà con le stesse modalità. "Resta sempre", ammonisce Mongini, "il problema della manutenzione. Non è sufficiente restaurare, è necessario mantenere le opere nelle condizioni ideali, attraverso una piccola ma costante manutenzione".

Certo, è possibile che un grande inserzionista possa essere interessato, ma si tratta di casi in cui quell'inserzionista intende aprire in una città una propria postazione, per esempio una catena di negozi. Potrebbe essere una soluzione costituire un circuito fra i diversi centri per il restauro di monumenti. Per noi sarebbe più facile da vendere, ma è necessario l'accordo fra le diverse amministrazioni." Mongini non nasconde un certo interesse per la Città metropolitana. In questo caso, si verrebbe a creare il circuito cui accennava e anche i piccoli centri, avendo come perno Milano, potrebbero fruire del servizio.

Altri soggetti hanno provato a inserirsi in un mercato che, come ci dice Mongini, ha avuto in questo inizio 2014 un risveglio dopo due anni di stasi o peggio. Le multinazionali e i grandi investitori sono tornati a investire e anche soggetti da anni assenti dal mondo della pubblicità outdoor si sono rifatti vivi. Nonostante gli ottimi risultati di fatturato, le lungaggini burocratiche e l'atteggiamento ancora un po' restio delle amministrazioni rispetto alla presenza di pubblicità sui ponteggi dei cantieri sono ancora

ostacoli allo sviluppo del settore. "La pubblicità è uno strumento che ha la sua dignità e la sua cultura. Sappiamo come usare questo mezzo e non proporremmo mai inserzionisti che possano in un certo senso offendere l'opera da restaurare e l'ambiente circostante. Considerati i costi abbiamo un portafoglio clienti di alto livello a cui proponiamo anche installazioni tecnologiche come i videoled o teli retroilluminati o tridimensionali. Va detto però che le nuove tecnologie costano poiché richiedono ulteriori elementi come l'assicurazione contro i furti e una regia. Inoltre, gli spot si possono trasmettere solo in aree pedonali. Per il traffico veicolare i video devono essere intervallati da un'immagine fissa ogni dieci secondi e questo impedisce la trasmissione continua dello spot".

Nel salutarci il direttore di TMC pubblicità ci tiene a ribadire alcuni concetti chiave: "Siamo al momento gli unici a offrire un servizio di questo genere e per farlo ci avvaliamo da molti anni di un'equipe esperta e ci accolliamo l'intera spesa del restauro, coprendone i costi con la pubblicità e non chiedendo contributi al Comune, a cui versiamo l'imposta di pubblicità. Crediamo nella logica del circuito, che già applichiamo a Milano e che può essere la base per offrire i nostri servizi anche a Comuni più piccoli. Senza la pubblicità almeno metà dei restauri di Milano non sarebbe stata possibile. Devo però rilevare un aspetto negativo da milanese amante della sua città. Manca totalmente la manutenzione dopo il restauro e capita così che dopo un po' di anni si debba procedere a un nuovo restauro".

La ristrutturazione dell'edificio "G.P. Clerici" a Gerenzano, nel Varesotto

# La scuola resa autosufficiente dal punto di vista energetico

di Davide Pasquini

**L'amministrazione comunale di Gerenzano, 10mila abitanti in provincia di Varese, è molto attenta al tema del risparmio energetico.**

Lo confermano Lucio Marcon, responsabile Unico del Procedimento, Progettista e Direttore dei Lavori opere architettoniche e Carlo Bonnet, Coordinatore della Sicurezza in fase di Progettazione ed Esecuzione, collaboratore alla Progettazione ed alla direzione lavori, entrambi dell'ufficio tecnico lavori pubblici del Comune.

Attualmente, l'ufficio tecnico si sta occupando dei lavori di ristrutturazione della scuola elementare e dell'infanzia G.P. Clerici per renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Sul fronte energetico, il Comune si è già attivato negli anni scorsi, intervenendo sull'illuminazione pubblica e la ristrutturazione della scuola Clerici è un progetto pilota che l'amministrazione intende estendere ad altre 3 scuole.

Tutto parte, ci dicono Marcon e Bonnet, da un bando del 2013 per il rifacimento della copertura della scuola cui si è aggiunta nel marzo 2014 la risposta all'invito ai Comuni da parte del Presidente del Consiglio a inviare progetti di ristrutturazione. "Così abbia-



mo fatto, ma nel contempo abbiamo chiesto di sbloccare il patto di stabilità per accedere ai fondi disponibili nelle casse comunali". Lo sblocco è arrivato a giugno del 2014 e sono partiti i lavori, che prevedono il rifacimento della copertura, l'installazione di un cappotto termico, la sostituzione dei serramenti, l'utilizzo di pompe di calore aria-acqua e la realizzazione di un impianto fotovoltaico da 66 kw, attualmente in fase di studio con la società partecipata E2SCO di Marcallo con Casone. In particolare, per restare ai meri numeri, l'intervento ha



beneficiario dei Decreti "Scuole nuove" (DPCM del 13 giugno 2014 e del 30 giugno 2014) per 580mila euro come sblocco dei fondi propri dal Patto di Stabilità (lavori cappotto, serramenti, schermature, impianto termico e di ventilazione) e "Scuole sicure" (delibera CIPE del 30 Giugno 2014) per 100.910 euro concessi come contributi a fondo perso cui si sono aggiunti 13 mila euro finanziati con fondi propri (lavori di rifacimento copertura).

Obiettivo dell'intervento, come detto, ridurre i consumi e le emissioni di CO2. Si punta quindi al restauro conservativo ed alla riqualificazione energetica dell'edificio, sia per ridurre i consumi di gas e di elettricità, sia per sfruttare in modo ottimale le tecnologie che utilizzano le risorse rinnovabili per produrre energia, in modo tale da consentire all'edificio di essere energeticamente autosufficiente.

In questo senso ha un indubbio valore il rivestimento con cui si avvolge l'edificio, ovvero il cappotto termico. Per questo rivestimento il Comune ha adottato i prodotti della Rockwool, leader mondiale nell'industria dell'isolamento, in particolare il sistema di isolamento a cappotto REDArt. Il cuore del sistema, ci spiegano i tecnici dell'azienda, è costituito dalla lana di roccia del pannello Frontrock Max E, che offre garanzie di eccellenti performance termoacustiche e

di protezione dal fuoco. Trattandosi di un edificio scolastico, queste caratteristiche sono fondamentali e si è prestata molta attenzione nella fase di progettazione dell'intervento di riqualificazione. Inoltre, proseguono i tecnici dell'azienda, il sistema REDArt è costituito da tutti gli altri componenti necessari per realizzare un cappotto a regola d'arte: malte adesive e rasanti, rete di armatura, finiture ai silicati e siliconiche, fissativi per le finiture, profili di partenza, tasselli e accessori. Peraltro, aggiungono i tecnici del Comune, il sistema è stato configurato per le esigenze specifiche dell'edificio e la Rockwool ha collaborato attivamente per venire incontro a queste

esigenze. "Per esempio" ci dice Bonnet, "abbiamo pensato di dipingere parte della facciata di rosso, colore che, nonostante le oltre 200 tonalità disponibili, non è particolarmente facile da utilizzare. La Rockwool si è impegnata per trovare una soluzione che ci consentisse di utilizzare questo colore".

A settembre, in tempo per il nuovo anno scolastico, la ristrutturazione sarà conclusa, a parte i pannelli fotovoltaici. Poco meno di un anno, dunque, per concludere l'intervento iniziato verso la fine di novembre 2014, durante il quale gli scolari non hanno perso un giorno di lezione a causa dei lavori.



Sono stati due i lotti progettati: la Treviglio-Brescia e la Brescia-Verona

# La Tav a Brescia: strategia nazionale e opportunità locale

a cura di Antonello Corrado



Federico Manzoni

**“Brescia è oggi doppiamente al centro delle questioni attinenti l’alta velocità: da un lato per la cantieristica della Treviglio-Brescia, il cui completamento è at-**

**teso per l’anno 2016; dall’altro per la discussione circa la progettazione definitiva della prosecuzione verso Verona”. Così sottolinea Federico Manzoni, Assessore alle Politiche della Mobilità e ai Servizi Istituzionali del Comune di Brescia.**

“Il progetto preliminare della linea Milano-Verona”, prosegue l’assessore, “ha fin dall’inizio previsto un’interconnessione ovest con la città di Brescia, al fine di raccordare la nuova linea veloce con la linea storica, penetrando poi in ambito urbano fino alla stazione cittadina con due nuovi binari. La mancanza delle risorse necessarie per la realizzazione dell’intera linea ha successivamente reso necessario procedere a suddividere

l’intervento in due lotti funzionali: Treviglio-Brescia, il cui progetto è stato definitivamente approvato nel 2009 ed è attualmente in fase di avanzata realizzazione, e Brescia-Verona, tratta per la quale è in corso l’istruttoria da parte del Ministero delle infrastrutture in vista dell’approvazione del relativo progetto definitivo”.

In generale, quando si parla di Tav la discussione si fa accesa, per usare un eufemismo. Per quanto riguarda lo snodo bresciano “è in corso un’intensa attività, sul piano politico e tecnico, volta a chiarire i punti più controversi (il modello di esercizio e, conseguentemente, il tracciato ipotizzato) e a porre le basi di azioni improntate a un reale e concreto beneficio per la comunità bresciana, affinché quella che è una strategia nazionale possa divenire anche un’opportunità locale”. L’Amministrazione comunale, come evidenzia l’assessore Manzoni, ha voluto affrontare questo snodo strategico per Brescia attraverso “una rigorosa analisi di tutte le condizioni al contorno del massiccio investimento, al fine di comprenderne fino in fondo potenzialità, opportunità, lacune, rischi e benefici”. L’analisi ha messo al centro del ragionamento non solo le opere civili, ma soprattutto il servizio

nelle sue diverse sfaccettature (tempi di percorrenza, frequenze, fermate e componenti (traffico passeggeri a lunga percorrenza, servizio regionale e trasporto merci).

“Una corretta valutazione e un serio inquadramento dell’opera” aggiunge l’assessore, “non può inoltre prescindere dalle novità che hanno interessato il servizio ferroviario in Lombardia in questi anni, come per esempio, il nuovo orario del servizio ferroviario regionale, avviato nel dicembre 2008, con la trasformazione degli interregionali in regionali veloci e l’introduzione delle linee S”.

Come detto, entro la fine del 2016, verrà completata l’alta velocità nella tratta Treviglio-Brescia, “con indubbi benefici nell’organizzazione del servizio ferroviario tra Brescia e Milano. Infatti, disponendo di due nuovi binari tra Brescia e Treviglio, si potranno regolarizzare e redistribuire i traffici che oggi affollano una linea al limite di saturazione e dunque particolarmente soggetta a frequenti e facili perturbazioni nella circolazione”.

Con la nuova linea i tempi di percorrenza tra i due capoluoghi si potranno ridurre da 46 a 34 minuti.

“Il trasferimento dei traffici a lunga percorrenza dalla linea storica a

quella veloce offrirà alla linea storica nuovi margini di capacità, utili per migliorare la regolarità della circolazione ma anche per eventualmente approntare nuovi servizi, specie a beneficio delle comunità minori e per i collegamenti interni alla nostra provincia”.

Si tratta, e l'assessore ne è ben cosciente, di benefici al momento solo potenziali, che richiedono, accanto agli interventi infrastrutturali, una coerente pianificazione dei servizi. A tale proposito nei mesi scorsi è stata avviata una interlocuzione con Regione Lombardia, al fine di riprogettare, con il concorso degli enti locali interessati, il servizio sulla Brescia-Milano, e più in generale nella Lombardia orientale, una volta che l'alta velocità Treviglio-Brescia sarà completata.

“La riprogrammazione dell'offerta ferroviaria a partire dal nuovo orario del 2016 è un'occasione preziosa per il territorio bresciano, occasione che l'Amministrazione comunale ha voluto per tempo porre all'attenzione dell'agenda politica regionale.

Accanto ai nuovi e migliori servizi che l'alta velocità Treviglio-Brescia potrà consentire di realizzare, un sicuro salto di qualità attende la stazione ferroviaria di Brescia, già oggi interessata da importanti e indila-

zionabili lavori di abbattimento delle barriere architettoniche tra il sottopasso e le banchine viaggiatori”.

Tra gli interventi previsti nell'ambito del progetto Tav vi è infatti la realizzazione di nuove banchine a servizio dei viaggiatori, l'allargamento del sottopasso esistente e, soprattutto, la realizzazione di un nuovo sottopasso, a est dell'esistente e posto in corrispondenza della stazione della metropolitana, per meglio distribuire

i flussi passeggeri in ingresso/uscita e connettere più velocemente metropolitana e stazione ferroviaria.

A quest'ultimo proposito, nei mesi scorsi l'Amministrazione comunale ha elaborato una soluzione progettuale e stipulato un apposito protocollo di intesa con Rete Ferroviaria Italiana al fine di migliorare la permeabilità tra metropolitana e sottopasso ferroviario, mediante un collegamento diretto tra le due strutture.



## > Con 18 treni in servizio e 15 milioni di passeggeri nel 2014 per la metropolitana leggera di Brescia il successo è assicurato

Domenica 1° marzo 2015 la metropolitana leggera automatica “driverless” di Brescia ha festeggiato il suo secondo compleanno. Una ricorrenza importante, poichè dopo due anni si può cominciare a fare un bilancio attendibile - e il trend di affezione al nuovo mezzo è tutto positivo, con l'attestarsi dei passeggeri annui a quota 15 milioni (12 milioni nel 2013, +25%) -, una festa bella e significativa, che ha visto la partecipazione di un pubblico numeroso, attento, entusiasta e che ha confermato il radicamento della nuova infrastruttura non solo nel tessuto sociale e culturale della città ma anche nel cuore dei cittadini, bresciani e non. La festa è stata semplice ma efficace nel suo svolgimento: una giornata di musica di qualità nelle stazioni (ampie e luminose, con la luce naturale dall'alto) e a bordo dei 18 treni in servizio; per concludere un breve ma intenso show di piazza con la presenza di un cabarettista di grande appeal e in sfavillante ascesa, amatissimo dai bresciani e fresco testimonial della metropolitana. La proposta si è rivelata sobria ma di alto livello, gli artisti bravi e capaci di dare voce e anima agli spazi in cui erano calati, la partecipazione del pubblico calorosa e composta, il meteo favorevole, la presenza delle autorità equilibrata; ma ciò che più è risultato efficace è stata la formula prescelta, l'idea di una festa della città per continuare a celebrare un'opera importante che diventa sempre di più di tutti, e a cui tutti riconoscono il potere trasformativo sulle abitudini delle persone e sulle dinamiche urbane, nel segno della “modernità e sostenibilità” come ci dice il Direttore Generale di Brescia Mobilità, Marco Medeghini. “Un momento di coesione cittadina e di riconoscimento civico di grande valore, da far crescere e consolidare nel tempo”. Insomma, buon compleanno alla metropolitana di Brescia.

Pietro Modiano, presidente di Sea, traccia le linee del futuro

# Expo: una spinta per tutta Lombardia, Milano Malpensa investe 30 milioni

di Antonello Corrado



Pietro Modiano

**L'Esposizione universale di Milano è diventata un termine di riferimento per tutte le realtà, lombarde e nazionali. Nei mesi scorsi e nei discorsi ufficiali la frase più gettonata è stata: "una grande occasione per il Paese". Indubbiamente, l'Expo è stata ed è una spinta per intervenire e migliorare le infrastrutture della Lombardia.** E poiché si tratta di un evento "universale", diventano strategiche le infrastrutture che accolgono i visitatori stranieri. Ovvero gli aeroporti. Abbiamo quindi rivolto alcune domande al presidente di Sea, Pietro Modiano.

## Il sistema aeroportuale Milanese in vista di Expo: come vi siete preparati ad accogliere i visitatori dell'esposizione universale?

Sea ha deciso, con un investimento di 30 milioni di Euro, di anticipare il restyling dell'aeroporto di Milano Malpensa, che è ora pronto per Expo: un terminal più contemporaneo e in linea con gli standard europei in grado di offrire ai passeggeri che arriveranno a Milano per l'evento il comfort e lo stile che caratterizza la città. Fiore all'occhiello della nuova Malpensa è una nuova galleria commerciale che, oltre a ospitare la Piazza del Lusso, conta 13.000 mq con 46 nuovi spazi commerciali, tra cui un duty free di circa 2500 mq, tra i più grandi d'Europa, accessibile a tutti i passeggeri sia quelli dei voli Schengen sia quelli non-Schengen. Lo scorso dicembre è stata aperta a Malpensa la Piazza del

Gusto, oltre 2200 mq di nuovi negozi e brand situati nella zona imbarchi del Terminal 1.

Per i turisti che arriveranno a Milano per Expo 2015 Sea ha poi ideato e realizzato il nuovo sistema di accoglienza Virtual desk: 10 postazioni, 2 a Linate e 8 a Malpensa, con monitor touch screen 46 pollici che visualizzano, su chiamata, l'immagine a mezzo busto di un addetto aeroportuale che, da remoto, parla in viva voce, in diverse lingue, con l'utente grazie a due telecamere ad alta definizione che permettono l'interazione diretta. L'operatore, oltre a dare tutte le informazioni relative ai servizi dell'aeroporto, sarà in grado di fornire anche indicazioni di carattere turistico di Milano, dalle indicazioni sui principali collegamenti per raggiungere i luoghi di interesse alle maggiori attrazioni artistiche e culturali passando dalle mostre in cartellone sino ai principali eventi in svolgimento in città. In vista di Expo 2015, gli aeroporti di Milano si sono preparati

anche per essere più efficienti. Sono numerosi i servizi tecnologici che i passeggeri potranno utilizzare all'interno degli aeroporti, un'offerta integrata fra siti, app, software itiView che rendono gli aeroporti di Milano all'avanguardia anche nell'offerta di servizi digitali. Le nuove "app" ufficiali dell'aeroporto di Milano Linate e Milano Malpensa accompagnano i passeggeri nei loro viaggi, ottimizzando i tempi e le informazioni necessarie che ogni passeggero potrà trovare a portata di un click. Un'altra iniziativa apprezzata dai passeggeri con famiglie verrà riproposta da SEA in occasione delle ferie scolastiche: Family Friendly Airport un'iniziativa pensata per chi parte con bambini e ragazzi fino ai dodici anni compiuti, che prevede l'attivazione della Family Lane: nel terminal 1 di Milano Malpensa e a Milano Linate, nei mesi di luglio ed agosto, l'immagine di Geronimo Stilton, indirizzerà le famiglie verso una corsia dedicata e personalizzata che consentirà di accedere più



velocemente ai filtri di sicurezza.

Infine, un approfondimento sui flussi turistici: i passeggeri cinesi a livello mondiale sono sensibilmente aumentati, passando dai 12 milioni del 2001 ai 70,25 milioni del 2011. I volumi di traffico Milano-Cina sono aumentati del 150% negli ultimi 4 anni passando da 269.000 passeggeri diretti e indiretti nel 2008 ai 708.000 del 2012. È per questo motivo che l'aeroporto di Milano Malpensa si è preparato ad accogliere i turisti cinesi con specifiche professionalità. In particolare, attraverso alcune survey dedicate si sono rilevati alcuni bisogni concreti dei passeggeri cinesi che verranno soddisfatti grazie alle iniziative del "Chinese Friendly Airport" quali, ad esempio, il supporto all'acquisto in madre-lingua cinese (shopping helper) e l'incentivazione dello shopping in aeroporto attraverso l'utilizzo di una carta sconto "FasCination" appositamente predisposta. Malpensa parlerà cinese. È stata infatti introdotta segnaletica aeroportuale in lingua cinese, una versione in cinese delle app degli aeroporti di Milano ed è stata anche recentemente introdotta la versione del sito sempre in cinese.



**Tutte le iniziative intraprese sul territorio lombardo guardano al dopo Expo. Voi siete già il principale vettore merci in Italia e il quarto in Europa. Pensate di rafforzare questa vocazione o di andare anche verso un'espansione del settore passeggeri?**

Sea crede che i due aspetti, passeggeri e merci, debbano andare nella stessa direzione; il 2014 si è infatti chiuso per Malpensa con una crescita del traffico passeggeri del 5% rispetto al 2013, superando i 18,6 milioni di passeggeri, anche grazie al significativo aumento del traffico intercontinentale, pari a 5,3 milioni, che rappresenta quasi il 30% del volume di attività

dello scalo.

Certamente il traffico cargo rappresenta una parte importante per lo sviluppo di Malpensa e gli impegni profusi hanno portato nel 2014 ad una crescita del 9,1%, per arrivare a 460mila tonnellate di merci movimentate. E anche il primo trimestre dell'anno ha registrato un'ulteriore aumento di traffico del 3,2% rispetto all'anno passato. Una vocazione che SEA intende confermare puntando a raddoppiare il volume di traffico merci sull'aeroporto in tempi ragionevoli, passando dalle 500mila tonnellate stimate per l'anno in corso alla quota di un milione di tonnellate di merci movimentate.

## > Le tecnologie sono veramente a servizio dei viaggiatori

Le tecnologie a disposizione dei viaggiatori che sbarcano a Milano offrono numerose opportunità.

- Integrazione con i servizi informativi in tempo reale forniti da E015 – Digital Ecosystem. Attraverso questa applicazione, i passeggeri in arrivo agli aeroporti di Malpensa e Linate potranno visualizzare in tempo reale lo stato del traffico lungo le principali arterie della città, la situazione aggiornata del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario.
- Elenco completo dei voli: informazioni dettagliate sui voli in partenza o arrivo in tempo reale come lo stato del volo, l'orario previsto ed effettivo di atterraggio e partenza, la durata del volo, il nastro di riconsegna bagagli, l'area check-in e il gate, le condizioni meteo e la valuta della città di destinazione.
- MyFlight Planner: aiuta i passeggeri nella pianificazione del proprio viaggio, l'utente sarà avvisato in tempo reale relativamente allo stato del volo, all'apertura del check-in e del gate. Tramite una mappa interattiva il MyFlight Planner calcola il percorso e il tempo necessario per raggiungere l'aeroporto da casa.
- Shops&Food: un elenco completo e aggiornato dei negozi e dei ristoranti presenti nei nostri scali che mostra le offerte disponibili nei singoli store.
- Sezione Customer Care con tutti i dettagli per contattarci.
- Descrizione, foto e ubicazione di tutte le sale vip di SEA e dei servizi Vip a disposizione dei clienti più esigenti.
- Sezione dedicata al servizio Shop&Collect.
- Accesso diretto all'acquisto di parcheggi, sale vip e Fast track all'interno del nuovo sito di e-commerce SEA.
- Progetto itiView: l'applicativo scelto da SEA è itiView, permetterà ai viaggiatori di esplorare l'interezza delle aerostazioni di Malpensa e Linate e pianificare in tutta libertà la loro permanenza in aeroporto avendo anche la possibilità di avere indicazioni precise ed interattive sui percorsi che si troveranno a dover affrontare.
- Wifi gratuito.

## Francesco Bettoni: luci e ombre della nuova rete viabilistica

# “Brebemi: un’opera fondamentale”

di Antonello Corrado



Francesco Bettoni

**La Lombardia è tra le aree più congestionate d’Europa, ove il traffico riduce la capacità competitiva del sistema aumentando i costi per le imprese.**

In questo contesto si colloca l’autostrada Brescia-Bergamo-Milano (la Brebemi). Francesco Bettoni, bresciano, è il presidente della Brebemi e comunque, indipendentemente dal ruolo, è sempre stato il punto di riferimento di coloro che hanno fortemente voluto quest’opera, giudicandola fondamentale per l’infrastrutturazione della Lombardia.

**Presidente, Expo dovrebbe portare, e dalle osservazioni empiriche sta già portando, un ulteriore stress a un sistema infrastrutturale lombardo già molto provato. Eppure a fronte di una previsione di traffico di oltre 40mila utenti/giorno siamo a meno della metà con tutti problemi economici che questo comporta. Cosa non sta funzionando?**

Semplicemente la A35 non è ancora interconnessa con la rete autostradale completata. Mancano infatti alcune opere fondamentali quali la cosiddetta “Corda Molle”, che doveva essere costruita dalla Società Autostrade Centro Padane che invece vi ha rinunciato essendo nel frattempo scadutale la concessione; la TEM (Tangenziale Esterna Milanese), che è stata inaugurata (ndr: solo in parte) il 16 maggio e non sono ancora terminati i lavori per la riqualificazione della Cassanese a cura della ex Provincia di Milano, delle due Tangenziali di Brescia e della bretella dell’alto cremasco. Quindi, solo con la piena realizzazione dell’intera opera e con la sua “interconnessione”, si potranno comin-

ciare a tirare le somme. Giova ricordare che tutte le grandi opere infrastrutturali hanno bisogno di tempi medio lunghi per decollare ed andare a regime e non certo frazioni di mesi.

**Il cambio al vertice di Autostrade Lombarde darà un’accelerazione ai lavori di collegamento che dalla parte Bresciana dovrebbero favorire l’afflusso alla Brebemi?**

Noi ce lo auguriamo perché nel Piano economico e finanziario della A35 il traffico portato dalla “Corda Molle” e dal suo collegamento con la A21 e la A4 era rilevante.

**Siete stati gli alfiери dello spirito imprenditoriale lombardo realizzando la vostra opera con fondi privati in regime di project financing, per il quale peraltro avete ricevuto anche menzioni internazionali. A questo punto, però, siete ricorsi al finanziamento statale.**

L’affermazione è totalmente falsa. La realizzazione della A35 e di tutte le rilevanti opere accessorie che abbiamo costruito e “ceduto” ai Comuni o alle Province, pari a oltre seicento milioni di euro su un totale di 1.611 milioni, è stata coperta con soldi interamente versati dalla Società A35 Brebemi ripartiti fra equity e debito dei finanziatori in regime privatistico e a costo di mercato, tra l’altro non a quello di oggi, ma a quello di due anni fa e quindi molto più oneroso. La richiesta che abbiamo presentato alla nostra Concedente CAL nel dicembre 2013 e che è stata rivista e accolta nei mesi scorsi, riguarda il riequilibrio del Piano economico e finanziario che, come previsto dal Contratto di Concessione, ci spetta per diritto per riequilibrare gli ulteriori costi indotti da eventi straordinari non certo imputabili alla Società.

Pertanto le accuse di ricorso al finanziamento statale le respingiamo e, se e qualora, nei prossimi anni Regione Lombardia e Ministero dell’Economia

dovessero stanziare risorse, queste sono dovute alla A35 in forza della Convenzione esistente fra le Parti e per i rispettivi impegni che in origine sono stati assunti da A35 e CAL.

**Expo, che porterà certamente un aumento del turismo sul suolo lombardo avrà qualche ricaduta positiva anche sulla vostra opera. Avete pensato a qualche iniziativa particolare?**

Per quanto concerne Expo sono stati effettuati studi da alcuni enti che prevedono ricadute importanti sull’asse Milano-Brescia-Verona-Venezia e pertanto ci auguriamo che gli stessi vengano confermati. Da parte nostra abbiamo attuato diverse iniziative di promozione come per esempio lo sconto del 15% per tutti gli utenti che utilizzano il Telepass che verrà esteso fino al 31 dicembre 2015. Abbiamo investito parecchio in pubblicità, in marketing, in cartellonistica, sui maggiori media e stampa, radio, televisioni, networking ecc.

Tutto ciò che era nelle nostre possibilità l’abbiamo fatto. Ci ha comunque molto stupito e amareggiato la “gogna” mediatica alla quale la nostra Società è stata sottoposta in considerazione del fatto che gli azionisti si sono sacrificati, investendo importanti somme di equity che nella fase preliminare non erano previste in tali dimensioni e si sono impegnati a fondo per realizzare una grande opera che potesse essere un simbolo per la nostra imprenditoria ed un vanto e orgoglio per il Paese, tant’è che per due volte siamo stati premiati a Londra come miglior project financing europeo e mondiale. Speriamo che, come troppo spesso oramai succede nel nostro Paese, l’olio buono salga a galla e della A35 si dica e si scriva il bene che si merita, per i suoi azionisti, per chi ci ha creduto e per le migliaia di aziende e operai che ci hanno lavorato, per i territori che l’hanno sostenuta e per i benefici che porterà al Paese.