

**V COMMISSIONE**

**“TERRITORIO”**

Seduta del 12 luglio 2006

Processo verbale n. 15

Il giorno 12 luglio 2006, alle ore 14.30, è convocata a norma dell'art. 28, primo comma, del regolamento interno, presso la sede del Consiglio regionale, la V Commissione consiliare, per la trattazione degli argomenti di cui all'ordine del giorno allegato.

Presiede la seduta il Presidente Marcello RAIMONDI.

Assistono alla seduta il dirigente dell'Ufficio Roberta APOLLONIO, il responsabile della posizione organizzativa Egidio GASPERINI con funzioni di verbalizzante ed il funzionario Livia FERRARI.

Alle ore 14.50, il Presidente constata la presenza del numero legale. Sono presenti i Consiglieri: ADAMOLI (4), ALBONI (4), BOSCAGLI (5), DE CAPITANI (5), FERRAZZI (3), FROSIO (5), MORETTI (5), PRINA (3), QUADRINI (2), RAIMONDI (5), TOSI (3), per un totale di voti rappresentati pari a 44.

Argomento n. 1 dell'odg:

Comunicazioni del Presidente

Il Presidente RAIMONDI dà lettura della nota contenente gli oggetti della corrispondenza pervenuta.

Argomento n. 2 dell'odg:

Approvazione processi verbali

Sono approvati i processi verbali delle sedute n. 6 del 15 febbraio 2006 e n. 7 del 22 febbraio 2006. Sono altresì approvati i processi verbali degli incontri n. 2 del 1° marzo 2006, tenuto con il Comitato "No a Turbigo spezzata" sul progetto FNM di raddoppio della linea ferroviaria, n. 8 e n. 10 del 12 aprile 2006, tenuti con i comitati dei pendolari nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul servizio ferroviario regionale, n. 11 del 20 aprile 2004 con l'Ass. al Territorio e urbanistica in merito al pdl n. 145 concernente le modifiche alla l.r. 12/2005, n. 12 del 21 aprile 2006 con le organizzazioni sindacali e le associazioni dei consumatori nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul servizio ferroviario regionale, n. 13 del 5 maggio 2006 concernente il sopralluogo alla sala operativa FNM di Saronno, n. 14 del 12 maggio 2005 concernente il sopralluogo ai cantieri della linea FNM Cadorna-Bovisa, n. 15 del 16 maggio 2006, tenuto con FNM spa nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul servizio ferroviario regionale, n. 16 del 23 maggio 2006 con il comitato Sevesoviva in merito alla linea ferroviaria Milano-Asso/Cannago, n. 17 del 24 maggio 2006, tenuto con FNM spa nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul servizio ferroviario regionale, n. 19 del 7 giugno 2006 con gli assessori all'Industria, PMI e cooperazione e al Territorio e urbanistica sul pdl n. 150 concernente gli strumenti di competitività per le imprese, n. 21 del 13 giugno 2006 con il Comitato Cittadino di Corsico Ferrovia linea Milano-Mortara, n. 23 del 21 giugno 2006 con l'ANAS e la Provincia di Milano sul sistema viabilistico lombardo. E' distribuito il processo verbale dell'incontro n. 22 del 16 giugno 2006 concernente il sopralluogo presso la Stazione Centrale di Milano.

Argomento n. 4 dell'odg:

**PDL n. 0173** "Rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2005 e del documento tecnico di accompagnamento"

Il relatore DE CAPITANI, richiamati la relazione e il dibattito tenuti nel corso dell'ultima seduta, propone l'espressione di parere favorevole sul provvedimento.

Il PRESIDENTE pone in votazione il pdl n. 173.

Votano a favore i consiglieri ALBONI, BONETTI BAROGGI, BOSCAGLI, DE CAPITANI, FERRAZZI, FERRETTO CLEMENTI, FROSIO, MORETTI, RAIMONDI.

Votano contro i consiglieri ADAMOLI, MONGUZZI, PRINA, TOSI.

La Commissione esprime, a maggioranza, parere favorevole sul pdl n. 173

Argomento n. 5 dell'odg:

**PDL n. 0174** "Assestamento al bilancio per l'esercizio finanziario 2006 ed al bilancio pluriennale 2006/2008 a

legislazione vigente e programmatico - 1°  
provvedimento di variazione con modifiche di leggi  
regionali

Argomento n. 6 dell'odg:

**DOC n. 0003** "Documento di programmazione  
economica finanziaria regionale 2007/2009"

Il relatore DE CAPITANI propone una trattazione congiunta degli argomenti in oggetto, rammentando che la relazione e una prima illustrazione tecnica sono già state effettuate nel corso dell'ultima seduta. Dà lettura di due emendamenti proposti dall'assessorato alla Casa e opere pubbliche. Con il primo viene aggiunto un periodo alla lettera m) del comma 41 dell'articolo 3 della l.r. 1/2000, per cui la normativa regionale nell'ambito dei requisiti per l'accesso agli alloggi erp individua limiti della situazione economica che definiscono una fascia omogenea di inquilini con medesimo bisogno abitativo che possono sostenere un canone che copra gli oneri di realizzazione, recupero o acquisizione, nonché i costi di gestione degli alloggi. Con il secondo è aggiunto un periodo al comma 51 dell'articolo 3, in base al quale l'individuazione di quei destinatari degli alloggi erp sarà effettuata direttamente dal soggetto attuatore nel rispetto esclusivo dei requisiti per l'accesso e dei limiti della situazione economica. Il soggetto attuatore dovrà provvedere ad adeguatamente pubblicizzare la propria iniziativa, indicando i criteri di individuazione del destinatario. Per disciplinare il controllo del possesso dei requisiti dei destinatari degli alloggi e le modalità di rendicontazione delle spese di realizzazione e gestione dello specifico intervento il soggetto attuatore dovrà stipulare apposita convenzione con il comune e la Regione. Inoltre rappresenta la necessità di rimodulare i fondi stanziati sulla UPB 348 "Fondi immobiliari" dell'anno 2006 la cui dotazione è ridotta di 20 milioni di euro, con incremento dei fondi stanziati per il 2008 di una cifra equivalente.

Il PRESIDENTE dà la parola al nuovo Assessore alla Casa e opere pubbliche, Mario Scotti, al quale formula i migliori auguri di buon lavoro.

L'Ass. SCOTTI fa presente che nel mese di settembre inizieranno le consultazioni in merito al PRERP 2006-2008 e si dichiara disponibile a partecipare ai lavori della Commissione dedicati all'argomento. Dà la parola ai funzionari della Direzione generale per un'illustrazione puntuale degli emendamenti da lui presentati.

L'arch. BOFFI, Dirigente dell'Unità Organizzativa Politiche per la casa, ribadisce che le modifiche proposte attribuiscono ai soggetti attuatori il compito di individuare gli inquilini con conseguente assegnazione degli alloggi a canone moderato, ferma restando la sussistenza di tutti i requisiti per l'accesso agli alloggi erp. Come è noto il Regolamento regionale 1/2004 ha introdotto il canone moderato per rispondere alle esigenze di quei cittadini che, pur non appartenendo alla tradizionale fascia di inquilini meno abbienti, non sono in grado di affrontare i canoni di libero mercato. L'attuazione degli interventi erp a canone moderato comporta un minor contributo regionale ai soggetti attuatori e l'individuazione di un canone che copra i costi di realizzazione e gestione degli alloggi. Le prime esperienze attuative hanno fatto emergere l'esigenza di poter contare su proposte presentate da soggetti attuatori ai quali è attribuita la responsabilità del rischio di impresa ed il rispetto del piano finanziario. A fronte di tali impegni è riconosciuta ai medesimi la possibilità di individuare gli inquilini. Per quanto riguarda la rimodulazione della UPB concernente i fondi immobiliari, spiega che la variazione contabile è dettata dalla necessità di completare lo studio di

fattibilità di procedure innovative sia dal punto di vista finanziario che organizzativo per l'ampliamento dell'offerta di alloggi in locazione.

Il cons. MIRABELLI plaude al cambiamento di prospettiva del governo regionale. Ritiene tuttavia che non esistano garanzie in ordine al livello dei canoni. Fa presente come il nuovo PRERP preveda uno stanziamento di 400 milioni di euro che è solamente un terzo della somma prevista per il PRERP 2002-2005.

Il cons. CIPRIANO chiede che sia redatto il consuntivo del PRERP precedente, siano indicate con precisione le somme effettivamente spese e sia trasmesso alla Commissione un cronoprogramma di tutte le realizzazioni. A fronte di un'emergenza abitativa sempre più grave, chiede quale sarà la scansione temporale delle varie fasi del PRERP.

Il cons. ADAMOLI si chiede quale sia la vera ragione dello spostamento di fondi immobiliari dal 2006 al 2008.

L'arch. BOFFI risponde che con la somma di 20 milioni si possono realizzare alloggi erp prescindendo dai regolamenti della Banca d'Italia.

Il cons. MIRABELLI rileva come la Commissione abbia già espresso parere per uno stanziamento sul fondo Nexta.

Il cons. PRINA chiede perché si stanzi una somma uguale in un fondo della Regione che ha l'obiettivo, simile, di produrre housing sociale.

L'ass. al Territorio e urbanistica BONI informa che nell'ultima seduta di agosto la Giunta regionale dovrebbe presentare un progetto di modifica alla l.r. 12/2005, che darà maggiore possibilità di intervento alle province, soprattutto per quanto riguarda le procedure finalizzate all'approvazione del PTR. Per quanto riguarda il DPEFR, tra le scelte strategiche prioritarie, la valorizzazione del territorio si pone in termini di particolare rilevanza, sia in relazione alla qualità della vita in senso lato, sia con riferimento alle ripercussioni su tutti i settori della produzione e dell'economia, sia in rapporto alla tutela di valori essenziali dell'identità delle comunità lombarde. Vi è la necessità di qualificare in forme sempre più elevate l'insieme delle attività di pianificazione e di progettazione di cui, a vario titolo, gli enti locali sono responsabili per far sì che ogni azione che si realizza nel territorio presenti caratteristiche di funzionalità e di compatibilità coerenti con le esigenze dei cittadini e la salvaguardia dei luoghi. In tale linea si pongono da una parte le azioni di pianificazione generale, di intesa con i soggetti locali, che si prevede di realizzare nei prossimi anni, dall'altra un insieme di iniziative per incrementare in tali azioni la sensibilità ai temi dell'ambiente, del paesaggio e del rispetto delle risorse fisiche ed idrogeologiche del territorio lombardo. Anche la conoscenza del territorio è considerata uno strumento essenziale in tale linea, propedeutico e complementare all'attuazione di politiche ed interventi, prevedendosi pertanto specifiche iniziative per potenziare un sistema di conoscenze già significativamente avanzato.

L'entrata in vigore della nuova legge di governo del territorio lombardo (l.r. 12/2005) ha segnato un significativo passo di innovazione delle forme e dei modi di pianificazione nella Regione. Vi è ora la necessità di avviare la sua attuazione, al fine di garantire la piena efficacia dell'azione di governo regionale integrata a quella di crescente responsabilità attribuita a province e comuni. Pertanto cita tra gli interventi previsti il consolidamento del quadro legislativo, in raccordo con le esigenze degli enti locali e all'assunzione di norme integrative e di assestamento per mettere a regime il testo della

legge di riforma (è già stata approvata la Lr. 20/2005 in materia di recupero abitativo dei sottotetti); la definizione ed all'approvazione degli atti integrativi, previsti dalla legge, per l'indirizzo degli enti locali e la disciplina operativa dei nuovi strumenti di pianificazione; il supporto agli enti locali, con attività di tipo informativo e formativo per assicurare la piena conoscenza della legge e dei suoi strumenti e la loro corretta applicazione da parte di tutti i soggetti interessati (comuni, operatori professionali, cittadini). Sarà sviluppata l'azione di governo attraverso la predisposizione di importanti atti di indirizzo e disciplina dell'assetto e dell'organizzazione del territorio regionale, con percorsi aperti all'ascolto delle istanze sociali, economiche ed istituzionali, con attenzione agli obiettivi di salvaguardia, infrastrutturazione e valorizzazione delle sue componenti costitutive.

Si dovrà pertanto procedere: alla costruzione del Piano Territoriale Regionale, previsto dalla legge regionale 12/2005, in forme articolate temporalmente e con attenzione anche alla sua efficacia di natura paesistica, considerando le ricadute di tipo ambientale; all'individuazione ed allo sviluppo dei piani territoriali d'area, riferiti alle zone del territorio regionale in cui si ravvisino particolari problematiche di trasformazione o salvaguardia, con la necessità di un lavoro di elaborazione interistituzionale, nonché alla predisposizione di eventuali atti di programmazione negoziata per azioni complesse ed integrata di specifici comparti territoriali, anche in raccordo con iniziative private di pubblico interesse; alla definizione di misure di integrazione ed inserimento territoriale dei nuovi progetti infrastrutturali (quali Brebemi, Ti.Bre, aeroporto di Montichiari, entrata a regime del polo fieristico Rho-Però e relativi interventi infrastrutturali); alla costruzione del nuovo quadro strategico nazionale, in rapporto alle specifiche esigenze del territorio lombardo; al conseguimento dell'Intesa Stato/Regione per la localizzazione di opere di interesse statale sul territorio regionale; al coordinamento dell'attività di pianificazione provinciale; al completamento, per l'intero territorio regionale, dell'iter di formalizzazione dei piani; alla definizione di indirizzi per la seconda fase di pianificazione; all'attuazione dei piani territoriali d'area vigenti, al loro aggiornamento ed attuazione, con prioritario riferimento al Piano d'area Malpensa e al connesso Accordo di Programma Quadro sulla mitigazione ambientale e sulla delocalizzazione degli insediamenti residenziali limitrofi all'aeroporto; al coordinamento del progetto pilota sulle complessità territoriali in raccordo con la Provincia di Varese; allo sviluppo della cooperazione territoriale europea, con l'attuazione di progetti di collaborazione regionale e il concorso alla definizione della nuova programmazione comunitaria.

Un impegno di particolare rilievo sarà connesso alla programmazione e realizzazione di interventi per la difesa del suolo e la qualificazione dell'assetto idrogeologico ed idraulico della Regione, anche in questo caso promuovendo una forte corresponsabilità degli enti locali, attraverso l'attuazione degli interventi di sistemazione idrogeologica della Valtellina, delle aree regionali oggetto delle leggi 183/1989 e 267/1998, nonché quelli previsti in appositi accordi di programma quadro con lo Stato; la realizzazione degli interventi di salvaguardia idraulica della città di Milano; la nuova programmazione degli interventi di valorizzazione e difesa del territorio, e di manutenzione delle opere esistenti, sulla base degli indirizzi della pianificazione di bacino (PAI) e del quadro della conoscenza dei dissesti; la ridefinizione di criteri e indirizzi per l'orientamento e il coordinamento delle azioni relative all'assetto idrogeologico del territorio, ai vari livelli di pianificazione e accompagnamento dei soggetti interessati; la creazione di una rete integrata dei soggetti pubblici per la formazione e l'aggiornamento del quadro dei dissesti; la razionalizzazione normativa del comparto con lo sviluppo della competenza locale nelle attività di difesa del suolo.

Consolidata la responsabilità di applicazione delle procedure di impatto ambientale di singoli interventi, di cui è necessario completare l'articolazione dei compiti tra i diversi soggetti istituzionali, si pone come obiettivo prioritario quello di integrare in tutto il processo decisionale l'attenzione alla compatibilità ambientale e paesistica delle azioni da programmare e realizzare, anche in rapporto alle nuove normative comunitarie in materia e in raccordo con gli organi statali

operanti nel settore, mediante: l'introduzione della valutazione ambientale e strategica sui principali atti di pianificazione e programmazione di rilievo territoriale, relative sperimentazioni e raccordi nazionali ed internazionali; la valutazione paesaggistica dei progetti e dei PTC delle province e dei parchi; la definizione delle modalità di coordinamento tra procedure di valutazione di impatto ambientale degli interventi, di valutazione ambientale strategica e conferimento di funzioni agli enti locali; la valutazione dei progetti, anche nelle fasi preliminari ed intermedie ove necessario, al fine della migliore definizione degli interventi e del loro più adeguato inserimento territoriale; la redazione del piano d'azione del paesaggio, con la rivisitazione delle modalità di esercizio delle funzioni amministrative regionali in materia e del sistema delle aree assoggettate a tutela paesaggistica, con conseguente definizione dei relativi criteri di gestione; le iniziative di informazione ed accompagnamento degli enti locali e di ricognizione sistematica degli atti di valutazione ambientale. La creazione di una completa piattaforma, integrata nelle reti informatiche pubbliche e private, di raccolta, condivisione e messa a disposizione delle informazioni che attengono al territorio e alla sua gestione costituisce un impegno prioritario nell'esercizio del ruolo di governo regionale, secondo criteri di sussidiarietà, trasparenza e supporto agli enti locali e insieme di concorso alla salvaguardia dei valori territoriali, tramite: lo sviluppo dell'infrastruttura delle informazioni territoriali, in raccordo con il sistema informativo regionale e con quanto previsto dagli atti di indirizzo oltre che dalla normativa europea e nazionale e dalla legge regionale 12/2005; la definizione, in raccordo con gli enti locali, dei criteri per l'informatizzazione e la messa in rete degli strumenti urbanistici e la promozione dell'acquisizione di basi comuni di riferimento geografico, con attività di sensibilizzazione e supporto all'attività locale; la realizzazione di progetti di ricerca e sperimentazione, nel settore dell'informazione territoriale a livello europeo, nazionale e interregionale, anche in collaborazione con gli enti locali.

La promozione di iniziative volte a qualificare gli spazi urbani lombardi, nelle diverse realtà insediative della Regione, sarà realizzata attraverso una serie di misure orientate a valorizzare le proposte, le esperienze, le capacità progettuali presenti nelle realtà locali, affrontando le esigenze presenti con prioritaria attenzione al recupero degli spazi urbani sottoutilizzati o degradati.

Il cons. PRINA ritiene che occorra istituire l'area metropolitana e sottolinea l'urgenza delle tematiche ambientali.

Il cons. CIPRIANO si chiede quante modifiche saranno apportate alla l.r. 12/2005. Auspica che il Consiglio sia coinvolto nell'iter istruttorio e ricorda come gli emendamenti presentati dall'opposizione nella scorsa legislatura siano stati utili al miglioramento del testo legislativo.

Il cons. TOSI, riguardo alla situazione di Malpensa, chiede cosa si voglia promuovere con riguardo al Piano d'area. I processi di cambiamento del territorio in quella zona devono essere attentamente valutati nel più ampio contesto ambientale. Ritiene che la Regione dovrebbe realizzare un'area di eccellenza.

Il cons. ADAMOLI trova che "legge speciale per Milano" porti confusione: chiede di cosa si tratti. Auspica che sia dato corso alla semplificazione procedurale sia per i comuni più piccoli sia per la stessa città di Milano. Per quanto riguarda il PTR ritiene interessante le iniziative previste per il 2007. Chiede se la Giunta intenda redigere il documento al proprio interno o voglia costituire piuttosto un comitato di esperti. Fa presente l'eterna questione mai risolta del PRG di Malpensa. Al di là di chi attribuisce le relative incombenze alla SEA, ritiene che la volontà politica prevalga e che la Giunta dovrebbe invitare la SEA alle azioni di competenza.

L'Ass. BONI risponde che l'eventuale Piano d'area per Milano costituisce una situazione del tutto particolare, che non investe solamente interventi urbanistici ma il più ampio contesto infrastrutturale. La città sconta errori di programmazione degli ultimi trent'anni. Precisa che il pdl di modifiche alla l.r. 12/2005 dovrebbe essere approvato nella seduta di Giunta del 3 agosto. Occorrerà per alcuni particolari tipi di intervento quali i PII non confondere Milano con altri comuni.

Il cons. CIPRIANO, ricordando il proficuo lavoro di circa due anni svolto dalla Commissione nella VII legislatura, si dichiara stupito dell'impacchettamento costruito attorno al pdl 145.

Il cons. MIRABELLI concorda con il cons. Cipriano, che in sostanza chiede la disponibilità della maggioranza a discutere del provvedimento in Commissione senza preventive blindature.

L'Ass. BONI si dichiara d'accordo con il cons. TOSI sul necessario aggiornamento del Piano d'area di Malpensa. Tutte le infrastrutture, soprattutto quando ampliano le proprie potenzialità come il caso dell'aeroporto provocano inevitabilmente disagi. Tuttavia rimanere inerti significherebbe fallire gli obiettivi per i quali l'hub era stato concepito. Non tutti i problemi sono risolti. Si pensi alla delocalizzazione, alle urbanizzazioni forzate, alla latitanza della SEA. Tuttavia la Giunta ha operato e sta operando per la risoluzione dei problemi.

L'Ass. alle Infrastrutture e mobilità, CATTANEO, dichiarandosi disponibile per qualsiasi chiarimento anche in altre sedute di Commissione, illustra le previsioni del DPEFR riguardanti il suo settore. Le infrastrutture di trasporto costituiscono lo scheletro dei sistemi territoriali su cui si innestano i tessuti urbani e produttivi. La progettazione e realizzazione delle infrastrutture deve tenere conto delle peculiarità dei sistemi territoriali, delle loro vocazioni e specializzazioni ed ha lo scopo di migliorare l'accessibilità e mobilità del territorio lombardo aumentando la competitività interna e internazionale dei territori stessi. Le infrastrutture di per sé non comportano certo garanzia di competitività e attrattività; il vantaggio competitivo deriva dal legame con il territorio, dalla fornitura di servizi efficienti e da una buona strategia di azione. Ma deriva anche da una efficace integrazione fra reti; le reti lunghe di collegamento internazionale devono cioè poter contare su un sistema di reti brevi, regionali e locali, funzionali all'innervamento della Regione e a potenziare sinergicamente le opportunità dei territori, anche se periferici. Le previsioni infrastrutturali destinate all'ammodernamento delle reti di trasporto nei diversi sistemi territoriali che compongono la Regione Lombardia dovranno pertanto essere tra loro coordinate sulla base dei piani definiti negli strumenti di programmazione vigenti e in corso di elaborazione che comprendono: il Documento di governo della mobilità regionale; l'attuazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche, a partire dal quadro programmato con l'Intesa Generale Quadro; l'attuazione del piano di interventi previsto dall'Accordo di Programma Quadro Malpensa e, per la rete ferroviaria, dal Protocollo "Gottardo" del luglio 2002; la programmazione internazionale delle grandi reti europee di trasporto (TEN) con particolare riferimento al Corridoio V (Barcellona - Kiev), al Corridoio VIII (Genova Rotterdam), al Corridoio Adriatico; i progetti di sviluppo dei valichi alpini (Brennero e Alp Transit) e dei collegamenti con i porti mediterranei (T.I.BRE. e corridoio dei due mari); i programmi internazionali per il miglioramento dell'accessibilità aerea internazionale e intercontinentale (cielo unico europeo). Il potenziamento dell'accessibilità internazionale si gioca su diversi fronti, vuoi per il già alto livello di attrattività della Regione, vuoi per la posizione geografica, vuoi anche per l'esistenza di una polarità di grande rilievo quale è il nodo di Milano, a sua volta parte del sistema metropolitano padano. Tale nodo è la principale fonte di attrattività regionale ma nel contempo ne costituisce una criticità da risolvere. Il potenziamento infrastrutturale sarà pertanto rivolto ai

collegamenti aerei e a quelli terrestri, senza rinunciare a guardare ai collegamenti via mare, che per un sistema come quello lombardo rappresentano elemento di grande attenzione. Si pensi a riguardo al "Ponte tra i due mari", ovvero l'itinerario ferroviario Genova-Novara-Basilea-Rotterdam, attraverso il terzo valico ferroviario dei Giovi e il Sempione/Loetschberg il quale, anche se attraversa solo marginalmente il territorio lombardo, rappresenta un asse fondamentale per l'approdo alle grandi vie marittime e intercettarne i commerci. Un'altro asse fondamentale è quello est-ovest, il corridoio pan-europeo, denominato corridoio V, il quale non sottende genericamente la previsione di una infrastruttura lineare che attraversa il territorio di più regioni, ma presuppone la realizzazione di una rete di collegamenti materiali e immateriali che mettano in comunicazione i territori interessati. In quest'ottica, il complesso insieme di infrastrutture ferroviarie e autostradali previste da ovest a est concorre proprio alla formazione di questo corridoio, intrecciando reti di diverso livello per connettere tutto il territorio lombardo all'asse portante rivolto verso il resto d'Europa. Le previsioni si articolano soprattutto per lo sviluppo del sistema dei collegamenti aerei e per il sistema dei collegamenti ferroviari. Rinvia al documento per i dettagli.

L'area nord ovest ha acquisito negli ultimi anni opportunità di sviluppo e qualificazione, risultato della crescita infrastrutturale e della localizzazione di funzioni di alta qualità. La linea dell'alta capacità proveniente da Torino rende quest'area la porta d'accesso al sistema lombardo, potenziata e integrata in questo dallo sviluppo di Malpensa. L'insediamento del Polo esterno della Fiera introduce, infine, nell'area una realtà con un ruolo di grande attrattore di funzioni, anche in sinergia con Malpensa, contribuendo alla formazione di una importante polarità che interessa l'intero quadrante nord ovest della Lombardia. Il completamento delle infrastrutture di collegamento a queste due grandi funzioni diventa pertanto essenziale per tutta la Lombardia, e rende ipotizzabile lo sviluppo di un sistema di relazioni dal quale può trarre vantaggio il territorio attraversato.

I collegamenti dovranno essere completati per accedere ai due poli e per collegarli fra loro con previsioni in parte già realizzate o in corso di realizzazione, improntate all'intermodalità e all'integrazione.

Il nodo di Milano rappresenta una componente centrale della soluzione delle problematiche infrastrutturali. È essenziale, anche in considerazione dei cambiamenti intervenuti negli ultimi anni, che la Lombardia si doti di un sistema di collegamenti di "gronda" che superino l'area congestionata del milanese e migliorino la mobilità di lunga distanza senza gravare sulla mobilità locale. Il miglioramento dell'accessibilità conseguente alla diminuzione dei tempi di percorrenza contribuisce in modo importante ad una crescita di competitività dell'intero sistema lombardo, oltre che alla formazione di polarità satelliti rispetto ai centri principali, anche se l'incrocio fra le infrastrutture di gronda e i grandi corridoi comporta una esigenza di efficienza dei nodi di interscambio per la metropoli. Gli interventi previsti dovranno pertanto riguardare: l'autostrada Pedemontana (conclusione del progetto definitivo e revisione della convenzione tra Pedemontana spa e ANAS); il raccordo autostradale Pedemontana-BREBEMI (verifica fattibilità e inserimento nell'intesa Stato Regione); l'autostrada A9 Milano-Como (apertura dei cantieri per la 3<sup>a</sup> corsia); il collegamento Lecco-Bergamo (apertura cantieri 1<sup>o</sup> tratto da Bione a Rivabella); il raddoppio Bergamo-Treviglio (completamento lavori); la linea ferroviaria Carnate-Airuno (completamento lavori); i nodi ferroviari di Monza, Seregno, Camnago, Gallarate, Varese, Saronno (definizione programmi di sviluppo delle funzioni plurimodali); la metrotranvia della Brianza (definizione del quadro finanziario per l'avvio delle procedure di appalto per la Milano-Desio-Seregno).

La realizzazione dei by-pass del nodo di Milano consentirà l'accessibilità, in quanto componente strategica essenziale del futuro assetto infrastrutturale e territoriale lombardo, puntando sulla creazione di nuove vie di accesso, ma soprattutto migliorando il livello di servizio delle arterie esistenti e dei sistemi ferroviari e metropolitani.



Con dinamiche di crescita diverse dal quadrante ovest, ma altrettanto interessanti, va considerata l'area est della Lombardia. L'emergere del ruolo di Brescia, infatti, accompagnata dallo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari e del grande corridoio internazionale est-ovest improntato sull'alta capacità Torino-Venezia, rendono quest'area di significativo interesse per le dinamiche di trasformazione in essere, fortemente legate all'assetto infrastrutturale. Le previsioni di sviluppo partecipano alla realizzazione del grande corridoio infrastrutturale est-ovest (corridoio V), puntando alla formazione di un sistema complesso di collegamenti.

La vasta area di pianura a Sud del sistema metropolitano è caratterizzata anch'essa dall'attraversamento di importanti assi infrastrutturali di rilevanza internazionale (i corridoi) che possono comportare un evidente impatto nella riduzione della perifericità di alcune aree. Il sistema di innervamento "collaterale" potenzia tale effetto completando la rete dei collegamenti in senso trasversale, contribuendo a migliorare le possibilità di accesso e di sviluppo dei poli minori. Lo sviluppo della rete dei poli intermodali e di logistica deve garantire un'efficace utilizzo delle reti infrastrutturali ed un adeguato sistema di distribuzione delle merci, limitando l'attraversamento delle aree metropolitane di maggior congestione. Tale obiettivo va perseguito favorendo il pieno funzionamento dei terminal esistenti e la creazione di nuovi impianti.

L'azione di governo della mobilità sulla rete infrastrutturale lombarda comporta, per la Regione, anche la necessità di intervenire in quei settori dove solo una modificazione degli aspetti normativi e regolamentari permettono di risolvere alcuni nodi storici per l'attivazione degli interventi. In tale ottica sia l'introduzione di nuove norme sia l'attivazione del percorso di decentramento amministrativo risultano fondamentali.

Obiettivo fondamentale, per rispondere alla domanda di mobilità di tutti i cittadini e non solo delle fasce pendolari, è la creazione di un sistema unificato del trasporto pubblico regionale.

Per quanto riguarda lo sviluppo del servizio ferroviario regionale fa presente che i temi cardine attorno ai quali si focalizzerà l'attenzione regionale saranno: il completamento delle procedure di programmazione; l'arrivo della maggior parte dei nuovi treni TSR già ordinati; il completamento delle procedure per l'acquisto di ulteriori 30 treni; la definizione delle linee di comunicazione agli utenti per i nuovi servizi con particolare attenzione alla costruzione di un sito internet unitario per il trasporto regionale; la definizione dei nuovi contratti di servizio 2008-2009 su base territoriale; il completamento delle procedure di assegnazione della gara sulla S5; la definizione di un piano di rifunzionalizzazione delle stazioni del nodo di Milano e delle linee S.

In tema di sviluppo del trasporto pubblico locale sono previsti: la razionalizzazione dell'offerta; la determinazione delle condizioni omogenee tra bacini limitrofi; il coordinamento delle politiche tariffarie finalizzate all'integrazione; la rivisitazione dei meccanismi di adeguamento delle tariffe e di responsabilizzazione degli enti programmatori; l'avvio della creazione di un unico sistema tariffario integrato ferro-gomma; la realizzazione di investimenti per il rinnovo del parco mezzi circolante (autobus) volti al progressivo miglioramento della qualità dell'ambiente (riduzione emissioni inquinanti); gli investimenti finanziari per la riqualificazione del parco auto del servizio taxi; l'avvio del nuovo sistema delle tessere regionali di trasporto; la realizzazione del registro telematico relativo al nuovo sistema liberalizzato del noleggio degli autobus con conducente.

Il cons. TOSI ritiene che nel DPEFR sia stata messa troppa carne al fuoco, in quanto, come già accaduto in passato, tutti gli interventi sono solo annunciati. Ritiene che per quanto concerne l'indagine conoscitiva sul sistema ferroviario regionale occorra fare il punto della situazione. Evidenzia come il problema del materiale rotabile sia di particolare criticità. In proposito, ma non solo chiede ragguagli sul confronto tra Regione e FS. Per quanto riguarda l'assestamento al bilancio chiede che sia fatta maggior chiarezza sull'utilizzo dei fondi FRISL.

Il cons. ADAMOLI evidenzia come quella odierna sia l'unica occasione per poter discutere seriamente con gli assessori. Condivide le premesse dell'ass. Cattaneo ma rileva qualche contraddizione, soprattutto per quanto riguarda l'elenco delle priorità (in sostanza si torna a proporre tutto quanto era stato previsto nei documenti degli scorsi anni). Uniche priorità a suo avviso sono la Pedemontana in primo luogo ed a seguire la Tem e la Bre. Be.Mi.. Ritene che 300 milioni non siano un granché per il materiale rotabile. Rammenta che l'ass. Moneta aveva assicurato che la Regione avrebbe acquistato nuovi treni che sarebbero stati tenuti in proprietà.

L'ass. CATTANEO ribatte di non aver enunciato particolari priorità ma di aver delineato piuttosto un quadro programmatico generale. Si dichiara d'accordo che la prima priorità debba essere la Pedemontana anche se la Tangenziale Est Esterna e la Bre.Be.Mi. dovranno essere realizzate quasi contemporaneamente. Senza dimenticare l'autostrada regionale Cremona-Mantova, il completamento delle linee ad alta velocità ed i lavori di potenziamento sulla rete ferroviaria ordinaria. Fa presente che non mettere a disposizione delle imprese il materiale rotabile significherebbe nella pratica impedire lo svolgimento delle gare per l'aggiudicazione dei servizi. Riferisce che gli incontri con il Presidente di FS, Catania e con gli amministratori delegati di RFI, Moretti e di Trenitalia Testori sono periodici.

Il cons. DE CAPITANI chiede se l'assessore si riferisca anche agli accordi quadro di sviluppo territoriale. Rammenta tra l'altro che la Commissione ha tenuto un'audizione con il Comitato Sevesoviva sui problemi connessi al potenziamento della linea FNM Milano-Asso/Cannago. In particolare il Comitato ha esposto i disagi causati al Comune ed ai cittadini dal progetto come presentato. In sostanza i cittadini chiedono che la tratta sia interrata. In proposito, chiede che tra gli interventi previsti dal DPEFR siano inseriti anche studi e progetti collegati al problema dell'interramento.

L'ass. CATTANEO risponde che, anche in presenza di eventuali discontinuità in ordine a strumenti e modalità di esecuzione degli interventi, non è in disaccordo in alcun modo con la linea politica tenuta dai suoi predecessori, come non c'è alcuna discontinuità in ordine agli strumenti di accordo territoriale. Per quanto riguarda la situazione nel Comune di Seveso, ritiene che al momento si debba potenziare la tratta ferroviaria senza stravolgere il senso del progetto originario.

Il cons. DE CAPITANI, dichiarandosi d'accordo sull'impostazione generale del documento, ribadisce che, nel caso specifico si tratta di operare al meglio su un tratto di linea lungo circa 1,5 chilometri, per contemperare le esigenze di miglioramento infrastrutturale con le legittime aspettative della popolazione.

Il cons. ALBONI, abitante a Seveso, chiede se le risorse dello scorso DPEFR, circa 4 milioni per i sottopassi siano ancora disponibili.

L'ing. ROSSETTI, Direttore generale delle Infrastrutture e mobilità, risponde che le risorse sono ogni anno stanziare nell'ambito dei progetti FRISL.

Il cons. DE CAPITANI chiede alla Commissione l'espressione di parere favorevole sui provvedimenti.

Il PRESIDENTE pone in votazione dapprima il pdl n. 174 e successivamente il doc. n. 3.

Su entrambi i provvedimenti votano a favore i consiglieri ALBONI, BONETTI BAROGGI, BOSCAGLI, DE CAPITANI, FERRAZZI, FERRETTO CLEMENTI, FROSIO, MORETTI, RAIMONDI e votano contro i consiglieri ADAMOLI, MONGUZZI, PRINA, TOSI.

La Commissione esprime, a maggioranza, parere favorevole sul pdl n. 174 e sul doc. n. 3.

La seduta termina alla ore 17.20.

Hanno partecipato ai lavori della seduta:

- i seguenti Consiglieri componenti della Commissione:

		voti
Presidente	Marcello RAIMONDI (Forza Italia)	5
Vice Presidente	Giulio DE CAPITANI (Lega Lombarda - L.N. - P.)	5
Cons. Segretario	Francesco PRINA (Margherita- Uniti nell'Ulivo)	3
Componenti		
	Giuseppe ADAMOLI (Margherita- Uniti nell'Ulivo)	4
	Roberto ALBONI (A.N.)	4
	Alberto BONETTI BAROGGI (F.I.)	5
	Giulio BOSCAGLI (F.I.)	5
	Marco CIPRIANO (Dem. di Sinistra - Uniti nell'Ulivo)	4
	Luca FERRAZZI (A.N.)	3
	Silvia FERRETTO CLEMENTI (Misto - 9103)	1
	Giosuè FROSIO (Lega Lombarda - L.N. - P.)	5
	Franco MIRABELLI (Dem. di Sinistra - Uniti nell'Ulivo)	4
	Carlo MONGUZZI (Verdi per la Pace)	2
	Enio MORETTI (Lega Lombarda - L.N. - P.)	5
	Luciano MUHLBAUER (Rifondazione Comunista)	3
	Gianmarco QUADRINI (U.D.C.)	2
	Stefano TOSI (Dem. di Sinistra - Uniti nell'Ulivo)	3

Hanno partecipato per la Giunta regionale:

Mario Scotti - Assessore alla Casa e opere pubbliche;

Davide Boni - Assessore al Territorio e urbanistica;

Raffaele Cattaneo - Assessore alle Infrastrutture e mobilità;

Adolfo Boffi - Dirigente dell'Unità organizzativa Politiche per la casa;

Mario Rossetti - Direttore generale delle Infrastrutture e mobilità.

Risultano assenti alla seduta i seguenti Consiglieri componenti la Commissione:

Gianfranco CONCORDATI (Uniti nell'Ulivo per Sarfatti)

Sveva DALMASSO (Per la Lombardia)

Elisabetta FATUZZO (Partito Pensionati)  
Domenico PISANI (Misto – Centro pop. per le libertà)  
Riccardo SARFATTI (L'Unione Lombardia)  
Alberto STORTI (Comunisti Italiani)  
Stefano ZAMPONI (Italia dei Valori)

IL PRESIDENTE  
(Marcello RAIMONDI)

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO  
(Francesco PRINA)

IL RESPONSABILE DELLA POSIZIONE ORGANIZZATIVA  
(Egidio GASPERINI)

Allegato: Ordine del giorno della seduta.