

# Como

REDCRONACA@LAPROVINCIA.IT  
Tel. 031 582311 Fax 031 582421

Mario Cavallanti m.cavallanti@laprovincia.it, Stefano Ferrari s.ferrari@laprovincia.it, Paolo Moretti p.moretti@laprovincia.it, Gisella Roncoroni g.roncoroni@laprovincia.it, Michele Sada m.sada@laprovincia.it, Franco Tonghini f.tonghini@laprovincia.it

## «Privatizzare i bus» La mossa del Comune spacca il centrodestra

**Trasporti.** I soci pubblici hanno il 51% dell'azienda  
La linea: chiedere a Spt di vendere le quote di Asf  
Tensioni nella coalizione, Fratelli d'Italia dice no

**MICHELE SADA**

L'azienda degli autobus in mano ai privati. Lo scenario potrebbe concretizzarsi nelle prossime settimane, visto che il Comune è intenzionato a uscire dalla società Spt Holding e quindi, a cascata, da Asf. Ma il condizionale è d'obbligo, perché la mossa trova la ferma opposizione di almeno una delle componenti della maggioranza: gli esponenti di Fratelli d'Italia sono contrari all'operazione e la spaccatura è già emersa nelle riunioni convocate in questi giorni.

Oggi il Comune è socio al 36% di Spt Holding e quest'ultima è proprietaria del 50,9% di Asf. Chiedere a Spt di mettere sul mercato questo 50,9% significherebbe consegnare interamente ai privati l'azienda che gestisce il servizio di trasporto su gomma in provincia di Como (il 49,1% è già in mano a Omnibus Partecipazioni, di cui fanno parte Arriva Italia e Ferrovie Nord). La tensione all'interno del centrodestra sta salendo, tanto che nel corso delle recenti

assemblee di Spt Holding il rappresentante del Comune, l'assessore **Adriano Caldara**, ha dovuto prendere tempo spiegando di non potersi ancora esprimere ufficialmente sull'idea di cedere le quote. Se l'operazione andasse in porto, Spt Holding incasserebbe una cifra importante - svariati milioni - ma resterebbe proprietaria dei soli beni immobili (depositi, magazzini ecc.) e continuerebbe a gestire l'autosilo di via Castelnovo.

Nelle file della maggioranza c'è chi si chiede quale logica avrebbe l'addio a una società con un bilancio fortemente in utile e che svolge un servizio fondamentale per la cittadinanza, dall'altro fronte si fa notare che la strada della privatizzazione è ormai stata imboccata in tutte le province lombarde e che il pubblico - attraverso la nuova Agenzia del Tpl - eserciterebbe comunque un controllo oltre a costruire il bando per assegnare l'appalto, ma si sottolinea anche la necessità di effettuare una separazione tra chi controlla e chi eroga il servizio.

**Confronto tra i partiti**

La sensazione è che le schermaglie tra i partiti siano appena iniziate e le discussioni saranno ancora più accese nelle prossime ore (si parla di perplessità anche in alcuni settori di Forza Italia). Per l'eventuale privatiz-

zazione peraltro i tempi non sarebbero brevi: per cedere le azioni Spt Holding dovrebbe procedere con una gara pubblica dopo aver chiesto a una società specializzata di stimare il valore delle quote in mano a Comune e Provincia (Lecco ha già deciso da tempo di dismettere la partecipazione, ma non ha ricevuto offerte).

Sembra invece più semplice il percorso che potrebbe portare alla fusione di Cpt (proprietario solo della rete della funicolare) in Spt.

**Bando tra sei mesi**

Il tutto si innesta in uno scenario che vede avvicinarsi la scadenza dell'ultima proroga concessa ad Asf Autolinee (il contratto è scaduto da circa due anni). Entro la fine del 2018 l'Agenzia del Tpl intende bandire la maxi gara d'appalto: base d'asta 600 milioni di euro, in palio la gestione del servizio nei territori di Como, Lecco e Varese per sette anni. I tecnici stanno predisponendo i documenti, la gara potrebbe essere suddivisa in tre lotti in base alle zone. Seguiranno tutti i passaggi gli uffici della Provincia di Como con i colleghi della Provincia di Lecco.

Grandi manovre, insomma, intorno ad Asf, società con 500 dipendenti e una flotta di 310 autobus, titolare del servizio di trasporto passeggeri sul territorio comasco da 13 anni.



Asf Autolinee ha 500 dipendenti e una flotta di 310 autobus



Mario Landriscina



Maria Rita Livio

## Già arrivato l'ok della Provincia «Siamo soci e controllori, non va»

La giunta di **Mario Landriscina** non ha ancora preso una decisione, la Provincia - guidata da **Maria Rita Livio** (Pd) - ha invece messo tutto nero su bianco. La linea è quella dell'addio «alla partecipazione indiretta in Asf per il tramite di Spt Holding».

Il motivo? La Provincia non ritiene opportuno avere una partecipazione nella società che eroga il servizio e al tempo stesso far parte dell'Agenzia del Tpl, che ha il compito di «programmare e controllare»

il servizio. L'ente di Villa Saporiti ritiene quindi di poter restare in Spt solo a patto che la stessa Spt ceda tutte le quote di Asf Autolinee. In caso contrario si creerebbero «possibili situazioni di conflitto nella governance e gestione del servizio». La Provincia, si legge ancora nel documento votato tempo fa, non deve più trovarsi nella situazione di essere «socio, per quanto indiretto, nella società che eroga il servizio» e contemporaneamente «controllore» facendo parte dell'Agen-

zia del Tpl. Nel nuovo scenario Spt Holding sarebbe solo una società «di gestione patrimoniale delle reti, in ottemperanza all'obbligo di separazione tra proprietà delle reti infrastrutturali e gestione del servizio».

Il progetto, scrive la presidente della Provincia, dovrà essere attuato «entro il 31 dicembre 2018», data entro la quale sarà peraltro conclusa la procedura di appalto finalizzata a individuare il nuovo gestore del servizio.

**M. Sad.**



**Est-Ovest**
**Mercati esteri Nuovi equilibri**

**Il progetto**

*Il primo annuncio 5 anni fa  
Mille miliardi di investimenti*

La Nuova via della seta è un'iniziativa della Cina per migliorare i collegamenti tra Asia ed Europa. Belt and Road, è l'altro nome: cintura e strada i termini strategici. Fu annunciata ufficialmente dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013, con la proposta anche

di costituire la Banca asiatica d'investimento per le infrastrutture con capitale di 100 miliardi di dollari. In realtà, si parla di almeno 900 progetti di nuove infrastrutture, fino a mille miliardi di investimenti, 780 miliardi che verrebbero dagli inter-

scambi con i 60 Paesi coinvolti e ancora, 200mila nuovi posti di lavoro. L'Italia è tra i Paesi che hanno dato maggiori segnali di attenzione, Gentiloni era stato l'unico leader dei Paesi del G7 a presentarsi al forum internazionale.

# Cina più vicina all'Europa

## La carta della Svizzera per lo sviluppo comasco

**Grandi opere.** A Lugano un focus sulle ricadute della Belt and Road Initiative. Il peso di AlpTransit e la storica amicizia tra la Confederazione e Pechino

LUGANO  
**MARILENA LUALDI**

La nuova Via della Seta è un'occasione che passa dalle infrastrutture e non solo. E se Como ha già solidi rapporti con la Cina e Hong Kong, può incrementarli anche grazie a un'altra carta: la vicinanza con la Svizzera.

**I punti di contatto**

Le opportunità di questa nuova iniziativa, presentata dai cinesi ormai cinque anni fa e ora sempre più nel vivo, sono state analizzate anche da una serie di esperti in un convegno il mese scorso a Lugano. Tra gli organizzatori, la Easternational (nata proprio per dare informazioni e consigli alle aziende su questo tema), come altre associazioni, istituzioni e docenti, nonché l'esperienza di chi sta già incrementando la sua presenza in Cina.

Alla base, una riflessione storica: esiste una relazione speciale tra la Confederazione elvetica e la Cina. Due Stati lontani e differenti - è la fotografia di Easternational - ma anche con tratti comuni come «una simile abnegazione al lavoro, un'uguale inclinazione al commercio e in generale una certa serietà in ambito diplomatico». Le radici risalgono al periodo coloniale europeo durante il quale i commercianti svizzeri beneficiavano di ottimi contratti, diritti extraterritoriali


**Container in partenza dal porto di Shanghai**

e protezione consolare. Quando nasce la Repubblica Popolare, la Svizzera è il primo paese occidentale a riconoscerla nel 1950. C'è anche un feeling di settori, si rileva ancora: «I punti di forza dell'economia elvetica hanno trovato facili sponde in Asia: dal settore bancario a quello farmaceutico, dal tessile alla chimica, dalla tecnologia fino alle telecomunicazioni». Un altro primato è il trattato di libero scambio cinque anni fa, il primo di Pechino con un Paese del continente europeo. L'effetto si è visto: le esportazioni dalla Svizzera alla Cina tra il 2003 e il 2013 sono passate da 2,5 miliardi di franchi

a 8,8 miliardi, mentre le importazioni da 2,5 miliardi a 11,4.

E non sono mancate le visite reciproche, come quella di Xi Jinping lo scorso anno, firmando dieci tra protocolli, accordi e convenzioni. Già nel 2016 peraltro la Cina era il quinto paese importatore di merci nella Confederazione elvetica con un volume di 12.284 milioni di franchi. Pesa la sua posizione, tra il Mediterraneo e il Nord Europa (e in questo senso ne potrebbe trarre beneficio anche Como), oltre alla sua reputazione di produttrice di infrastrutture efficienti

Che cosa succederà quindi

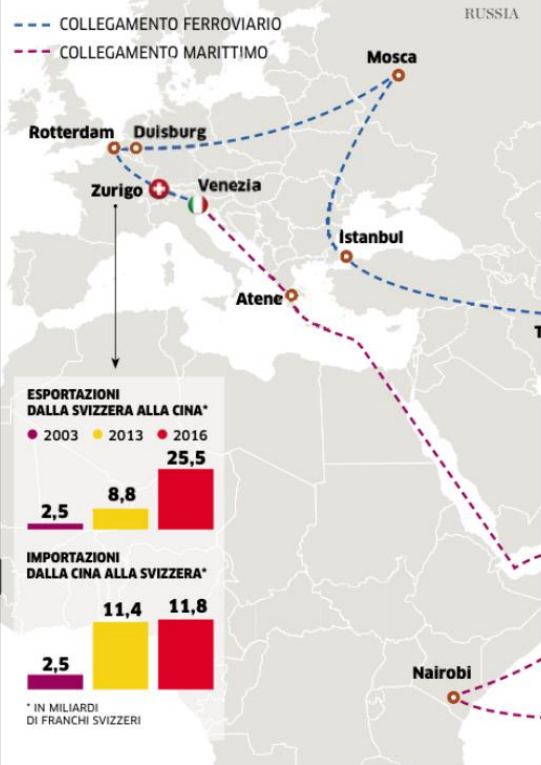
con la Belt and Road Initiative (il nome ufficiale dell'iniziativa Via della Seta)?

**Una via, molti Paesi**

Vero è che la Svizzera non si trova direttamente sulle rotte più trafficate del piano, né ha porti, ma le possibilità di interventi sulle dotazioni ferroviarie invece contano, eccome. Con tutte le ripercussioni del caso: energia, libero scambio, finanza, trasporti e digitale sono temi su cui i vicini di casa stanno avendo un proficuo confronto.

Attenzione, poi. Non si tratta di possibili sviluppi soltanto con l'immenso mercato cinese, ma con l'intera area asiatica. E anche il Ticino qui ha da insegnare. Secondo i dati più recenti della Camera di Commercio Ticinese, il volume di scambi tra il Cantone e i Paesi più fortemente coinvolti nella Belt and Road Initiative sta crescendo visibilmente, specialmente in alcuni settori. Esempi? Merci come metalli, veicoli e orologi di lusso vengono esportati - spiega il rapporto di Easternational - verso Hong Kong (+19%), Cina (+14%) e Russia (+31%). E una delle nazioni cruciali nella Belt and Road Initiative è il Kazakistan, con cui si sono imbastiti ottimi rapporti.

La vicinanza all'Italia e ai porti del Mediterraneo e la presenza del tunnel del Gottardo sono elementi valutati con grande interesse, quindi anche le nostre aree

**La nuova via della seta**


**In crescita gli scambi tra Canton Ticino e i Paesi della Via della Seta**



**Lombardia al centro dei collegamenti via treno e mare**

possono entrare in gioco.

Secondo Riccardo Fuochi Easternational, ci sono opportunità di business per tutti. «I 65 Paesi coinvolti nella Belt and Road - ha ricordato - rappresentano il 70% delle riserve energetiche mondiali e circa il 34% del commercio del pianeta». Le chance investono davvero tutti i comparti, dalla manifattura avanzata alla logistica, dalla tecnologia ai servizi finanziari.

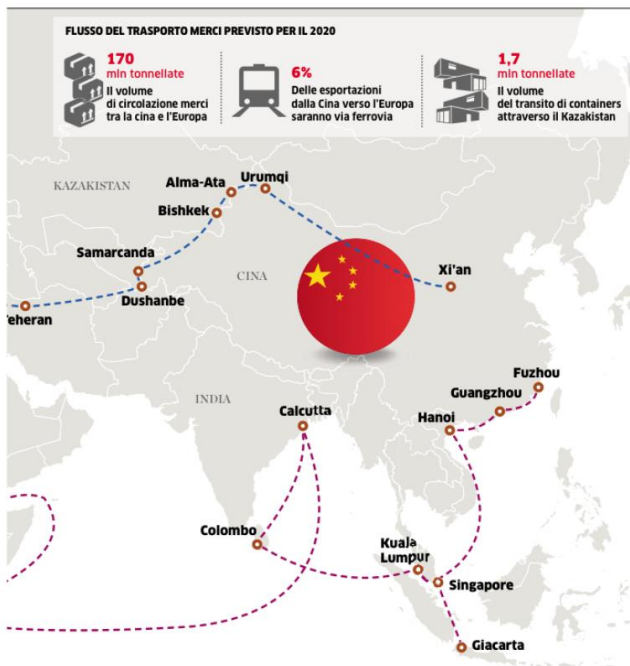
Come ha già forti rapporti commerciali con la Cina. Le sue aziende tessili e ancor più in questo periodo quelle dell'arredo stanno investendo nel rafforzamento della rete commerciale, con la creazione di store e rapporti sempre più fitti. Ma se si



# 65



**Dodici volte il Piano Marshall**  
La nuova Via della Seta coinvolge 65 nazioni; più di metà della popolazione mondiale, tre quarti delle riserve energetiche, rappresenta il più grande progetto di investimento mai compiuto prima, superando, al netto dell'inflazione, di 12 volte il celebre Piano Marshall



parla di clienti cinesi, non bisogna dimenticare un'altra realtà: Hong Kong.

Secondo i dati Unioncamere lo scorso anno l'export lariano è stato in salita, ma sistematicamente inferiore a quella registrata in Lombardia e in Italia, con pochissime eccezioni: una di queste è proprio la città che fa parte della Cina ormai, pur essendo un mondo a sé.

La Cina è arrivata a comprare merci per 191 milioni nel 2017, una differenza netta di 20 milioni rispetto allo scorso anno. Ciò significa un incremento dell'11% in giro di dodici mesi, che comunque rappresenta la metà rispetto alla tendenza nazionale. Attualmente questo mercato si

trova alla settima posizione, il secondo fuori dal continente europeo dopo gli Stati Uniti. Aveva già sorpassato la Polonia, ora ha ancora una forte distanza con la Spagna, a 340 milioni. Una curiosità: la Svizzera per Como rappresenta il terzo partner commerciale, ma in declino. Nel 2017 ha comprato prodotti comaschi per 410 milioni, perdendone però 20, proprio la quota speculare che ha acquisito la Cina.

Esaminiamo tuttavia anche il rapporto di Unioncamere. In Lombardia, infatti, è lievemente diminuita, in Italia è salita sol-

tanto del 4,2%.

Se si sommano Cina e Hong Kong, non si insidia ancora il sesto posto della Spagna. Ma la tendenza sembra destinata ad accentuarsi.

Basti pensare che il mondo dell'arredo ha visto un aumento di vendite sopra il 36% lo scorso anno verso i cinesi, che non a caso sono stati i primi visitatori del Salone del Mobile. E che Como è l'unica provincia lombarda ad averli come primi partner nell'ambito specifico della produzione dei mobili.

La Via della Seta e questo rapporto solido tra i vicini svizzeri e clienti asiatici, potrebbero offrire di riflesso nuovi sbocchi alle aziende lariane.

**L'INTERVISTA STEFANO DE PAOLI.**  
Rappresentante in Italia di Invest Hong Kong

## «Hong Kong rimane strategica per le imprese»

La Via della Seta non sarà solo una fortuna per le aziende legate al mondo delle infrastrutture, bensì con il tempo un terreno fertile di affari per tutte le imprese, e di ogni dimensione. E Hong Kong rivestirà sempre un ruolo cruciale in questa partita. Lo assicura Stefano De Paoli, chief representative di Invest Hong Kong in Italia e Canton Ticino.

**Si parla spesso di Cina e meno di Hong Kong, che però - dati commerciali alla mano - è sempre un mercato strategico per le nostre imprese. Sarà ancora così e quale ruolo giocherà in futuro?**

Giustamente Hong Kong ha un ruolo tradizionalmente importante. Prima è cresciuta e prosperata grazie a questa posizione geografica strategica e amministrativa, come colonia britannica. Ora come regione con un'autonomia speciale. Di fatto è come un Paese a sé, totalmente diverso dalla Cina da più punti di vista: da quello doganale, all'assenza di licenze, o ancora dalla valuta. Senza dimenticare che si parla tuttora l'inglese come lingua ufficiale.

**Insomma, più che un Trentino rispetto all'Italia, una Svizzera?**

Be', oltre alla valuta o alla lingua, anche la legge non è quella cinese. In Cina, per citare un altro esempio, si fa ingresso con il visto, a Hong Kong no. Le merci qui entrano ed escono senza restrizioni. Con dei vantaggi precisi, come i privilegi rispetto a quello che è il business con la Cina. Un accordo per la facilitazione dei rapporti economici e investimenti reciproci. Insomma, lo scambio di attività economiche e generali è più privilegiato rispetto ad altri

Paesi.

**Ma il punto è il futuro: continuerà così o la situazione è destinata a cambiare?**

Come abbiamo detto nel convegno di Lugano recentemente, quante volte si è prevista la fine... Ma non è così. Tanti hanno affermato: in questo periodo la Cina è aperta al mondo, non serve più andare a Hong Kong. E chi ha fatto così, si è bruciato. Guardi, abbiamo decine di testimonianze di aziende italiane che ammettono: pensavo di fare un salto più rapido aprendo direttamente in Cina, senza passare da lì, poi ci siamo resi conto che non va bene. Se non si è presentati anche a Hong Kong, il cinese pensa di avere a che fare con un fake.

**Una presenza in questa città è area, rappresenta dunque una garanzia per fare affari?**

Sì, assolutamente. Un cinese per prendere una maglietta di Armani, va a Hong Kong.

**Torniamo però alla Via della Seta. Che cosa cambierà in concreto e cosa offrirà alle nostre aziende?**

Si tratta di un progetto talmente grande e a lungo termine, così vasto come potenziale operativo, che è difficile capire dove sono i vantaggi per le piccole e medie imprese. Quando fu annunciato diversi anni fa, ormai si pensò che potesse avere risvolti per quelle aziende che fanno ponti, autostrade, aeroporti... è così adesso in effetti e lo sarà ancora per un po'. Ma considerarlo prezioso solo per chi realizza infrastrutture, è sbagliato. Questa iniziativa nasce per creare una Cina più internazionale, affacciata sul mondo esterno. E questo fa crescere e



Stefano De Paoli

differenziare sul piano dell'economia internazionale il Paese. Da trasformatore di brand stranieri, la Cina vuole diventare player. Pensiamo ai telefonisti: ormai ci sono marchi loro che iniziano a diventare famosi. Il Made in China non è più considerato come il prodotto economico, bensì credibile e tecnologicamente avanzato. Si sta investendo moltissimo in ricerca e sviluppo. Xi Jinping è un personaggio lungimirante, vede che nei giochi internazionali la Cina non è mai chiamata... Invece con "Belt And Road" avrà un ruolo guida in grande estensione, ad esempio con i Paesi dell'Asia più vicini che hanno tante opportunità di sviluppo, ma pochi soldi. Non è sbagliato definirlo un piano Marshall. Si crea la possibilità di vendere prodotti a un mercato nuovo, che prima non comprava.

**E Hong Kong non sarà tagliata fuori?**

No, anzi, è una piazza finanziaria aperta al mondo. Sarà capace di connettere le economie. Un ruolo fondamentale, che manterrà nel tempo. Invest Hong Kong, che io rappresento in Italia, ha un programma preciso. Ripeto, questo non è un progetto cinese, ma apre la Cina al mondo. E Hong Kong diffonderà la buona notizia, per così dire. Anche su altri fronti: ad esempio quello dei giovani, si sta verificando un'apertura importante a scambi di studenti e via dicendo.

M. Lusa.

## Gamos Group, veicolo del Made in Italy Così l'acqua lariana è andata in Asia

**Case history**  
La testimonianza della società specializzata nella distribuzione dei brand italiani

Prima di vendere ai cinesi, bisogna capire cosa vogliono, i loro gusti, le loro passioni. Sembra scontato, ma purtroppo molte aziende non si sono mosse con questo lavoro culturale prima di tutto.

Ecco allora che ha portato la propria esperienza a favore delle imprese Gamos Group, una società che ha mosso i primi passi a Shanghai nel 2013 con soci italiani e cinesi. E ha contribuito al successo in Cina di diverse aziende italiane nel campo del food e dell'igiene: una è la comasca Acqua Chiarella. Obiettivo, proprio portare il Made in Italy, sempre più apprezzato in questo Paese, nel cibo e non solo.

Al convegno di Lugano ne ha parlato Stefano Devecchi Bellini, uno dei fondatori. Che aveva già una passione per la Cina e la sua cultura, quindi non partiva da zero. Tuttavia, proprio conoscendola a fondo, ha capito l'importanza di solidi referenti cinesi per muoversi con maggiore dimestichezza ancora. Questa storia passa anche dalla Svizzera, perché qui ha incontrato uno dei futuri soci, nato tra l'altro in Italia: ecco perché è stata messa

a tema. Proprio questa carta di partnership ha messo in luce, Devecchi Bellini: «Siamo un team coeso di italiani e cinesi, con sede operativa a Shanghai, dove abbiamo anche due magazzini, uno a Tianjin. Diciotto capoluoghi nella nazione ormai sono coperti dalla nostra distribuzione. Duemila punti vendita controllati direttamente. Senza contare poi i 20 subdistributori e catene di retail».

Questo fa Gamos Group: im-

porta e distribuisce prodotti alimentari del made in Italy. E ri-vende con orgoglio di coprire l'intera catena supply chain, dalla fabbrica italiana allo scaffale cinese. In due anni si sono bruciate le tappe, con grande soddisfazione, ma il margine di crescita è ancora forte.

Chiarella è proprio tra i prodotti citati in via di sviluppo, assieme a cioccolato, caramelle, tè freddo. E ancora, prodotti a base di frutta, frutta essiccata, snack salati. Si è impegnati in effetti ad ampliare la gamma, come la distribuzione. Ecco perché al convegno sulla Belt and Road, il gruppo ha voluto portare la propria testimonianza e cogliere eventuali chance di sviluppo anche attraverso questa inizia-

tiva. Sempre tenendo presenti le differenze di comportamento dei consumatori cinesi. Una tipica abitudine è la predilezione per le monodosi, in quanto mangiano poco e più spesso. In particolare, la popolazione femminile preferisce le confezioni più piccole, e comode. Una necessità che vede alcune aziende italiane pronte, altre invece non ancora: bisogna attivarsi per dare una risposta utile al mercato. Dove invece si è avanti, è sul design. I cinesi amano il made in Italy, anche per la sua bellezza, per il modo in cui viene presentato. Un elemento di successo della Chiarella, ad esempio, è stato dettato anche dal packaging delle bottiglie, curatissime.



**Sharing Economy Beni e servizi Il valore della community**



La storia

*Grazie a un viaggio condiviso l'idea del giro del mondo*

Nicoletta Crisponi, 31 anni, era solita viaggiare con BlaBlaCar da Milano, dove lavorava, al luogo di residenza della famiglia, nel Trentino Alto Adige. Chiacchiando durante uno dei viaggi condivisi, è avvenuta la scoperta del Round the World Ticket, lo

speciale biglietto aereo che permette di fare il giro del mondo. Quella conversazione le ha cambiato la vita perché da allora Nicoletta iniziò a concentrarsi sul progetto del giro del mondo sino a quando non è riuscita a realizzarlo. Nel 2017 ha trascorso

360 giorni in viaggio attraversando 5 continenti e 33 Paesi. «Grazie ai social media i gradi di separazione tra le persone sono scesi da sei a tre e mezzo. Quindi mi bastava trovare amici, amici di amici, amici di amici di amici per poter fare il giro del mondo».

# L'avanzata di BlaBlaCar Il nuovo algoritmo per i viaggi porta a porta

**Il modello.** La piattaforma francese ha superato i 2,5 milioni di utenti. La formula dell'abbonamento. Da Como a giugno mille auto in partenza

ENRICO MARLETTA

L'aneddoto, in questo caso, aiuta davvero a comprendere il significato di ciò che è avvenuto dopo. BlaBlaCar, la piattaforma internazionale di car sharing che solo in Italia raccoglie 2,5 milioni di utenti - è nata dodici anni fa, durante il periodo natalizio quando il fondatore Frédéric Mazzella, studente a Stanford, stava tornando dalla sua famiglia nella campagna francese. Non aveva l'auto. I treni erano al completo e le strade piene di persone in viaggio verso casa, quasi tutte in auto da sole.

Il pensiero naturale, nel passato, poteva essere quello dell'autostop chiesto a bordo strada magari con un cartello che recasse la destinazione. Qualcuno si industria ancora così, il web ha aiutato a organizzare un autostop digitale ed è nato l'organizzatissimo (in caso di guasto alla macchina ti pagano pure il taxi per completare il percorso) car sharing di BlaBlaCar.

**La socializzazione**

Il nome è tutto un programma e fa riferimento al livello di chiacchiera che gli utenti dichiarano quando creano il loro profilo, da "Bla" (viaggiano ammirando il paesaggio), "BlaBla" (abbastanza chiacchieroni) fino a "BlaBlaBla" (non stanno zitti un attimo). La que-



Una decina di dipendenti nella sede a Milano in zona Porta Romana

stione non è secondaria: il desiderio di socializzare è, accanto al risparmio (i costi possono essere anche del 75% inferiori agli altri vettori, nel caso delle percorrenze medio-lunghe) e alla comodità (spesso il car sharing arriva prima dei mezzi pubblici), una delle principali motivazioni degli utenti. «I primi viaggi si fanno in genere per una questione di costi - spiega Silvia Conti, responsabile pubbliche relazioni di BlaBlaCar - poi si continua per il piacere della socialità».

Le tariffe (c'è un range minimo consentito su quella consigliata) sono mini: da Como o

Lecco a Roma, giusto per dare un'idea, siamo poco sopra le 30 euro.

BlaBlaCar, più ancora di Airbnb, è il prototipo di azienda espressione della cosiddetta sharing economy o economia della condivisione, un modello economico improntato sulla condivisione di beni e servizi, e quindi non più basato sull'acquisto e sulla proprietà ma piuttosto sul riuso e sulla condivisione, in cui l'elemento relazionale è fondamentale. La fiducia e la collaborazione con gli altri, infatti, caratterizzano lo scambio di mercato sia nella modalità tra pari "Peer to Pe-

er" (P2P) che nel campo del "Business to Consumer" (B2C).

Nel caso di BlaBlaCar la piattaforma trattiene per sé una parte della tariffa pagata dal passeggero (il conducente non paga nulla) e l'attuale è una fase di cambiamento del modello di business. Al posto di una commissione su ogni viaggio, è stato introdotto un nuovo sistema di prenotazione che consente maggiore libertà e flessibilità ai viaggiatori.

L'acquisto del BlaBlaPass permette ai passeggeri di prenotare infiniti viaggi senza pagare le commissioni sui singoli posti in auto e offre una comunicazione più rapida e diretta tra i passeggeri e i conducenti prima della prenotazione, anche al telefono o via sms.

**Sistema di prenotazione**

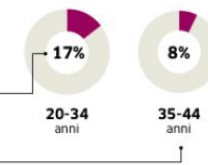
Il nuovo sistema di prenotazione consente inoltre agli automobilisti di scegliere se ricevere i contributi alle spese online, sul proprio conto, oppure in contanti al momento del viaggio. I BlaBlaPass sono di due tipi: uno semestrale, per i passeggeri abituali, al prezzo lancio fino al 12 giugno di 1,99 euro, e uno settimanale, per chi cerca passaggi solo occasionalmente, al prezzo lancio di 1,50 euro.

Un'altra novità, recente, è il cosiddetto progetto door to do-

## Il business dell'auto da condividere

GLI UTENTI

Sono 2,5 milioni gli utenti della piattaforma nel nostro Paese. Nella popolazione internet tra i 20 e i 34 anni, il 17% degli italiani fa parte della community di BlaBlaCar; e tra i 35 e i 44 anni è l'8% degli italiani a scegliere il carpooling



LA DISTANZA PERCORSA

Dal 2012 a oggi, sulla piattaforma di BlaBlaCar sono stati offerti 1,5 miliardi di chilometri: quasi 25.000 volte la circonferenza della terra e oltre 270.000 il Giro d'Italia dello scorso anno



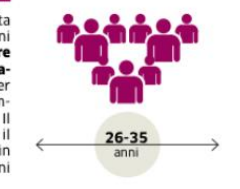
I TRAGITTI TOP

Sulla piattaforma le tre tratte più popolari sono la Milano-Genova, la Milano-Padova e la Roma-Napoli, ma i viaggi offerti nel Paese coprono tragitti medi di 340 km e la spesa media per un posto in auto si aggira attorno ai 18 euro



LA COMMUNITY

La community è composta in modo omogeneo da uomini e donne, ma a condividere i propri veicoli sono prevalentemente gli uomini, per la maggior parte di età compresa tra i 26 e i 35 anni. I venerdì vengono offerti tra il 60% ed il 70% di passaggi in più rispetto agli altri giorni della settimana



Tariffa intorno ai trenta euro per un viaggio Como-Roma



Nuovo algoritmo per incrociare meglio offerta e domanda

or che punta a incrociare in modo più preciso domanda e offerta di passaggi per aumentare gli standard di qualità del servizio. Tutto è nelle mani di un algoritmo. Fino ad ora, BlaBlaCar suggeriva agli utenti di incontrarsi nei punti di ritrovo più centrali o negli snodi maggiori del traffico (stazioni ferroviarie, capolinea della metropolitana) per aumentare le possibilità di trovare compagni di viaggio. Ciò si traduceva in una dispersione di risorse - soprattutto di tempo, oltre che economiche - e nella difficoltà di intercettare la domanda di viaggio di chi ha necessità di partire o arrivare in centri più piccoli.



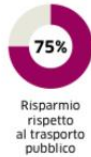
# 2,5 milioni



**Il popolo del car pooling**  
Nata in Francia nel 2006, la piattaforma di BlaBlaCar conta circa 60 milioni di utenti in 22 Paesi del mondo. In Italia gli utenti sono 2,5 milioni, il Paese in cui vengono effettuati più viaggi è la Russia

**LE MOTIVAZIONI**

**Il risparmio** (sulle percorrenze medio-lunghe si può risparmiare sino al 75% rispetto al trasporto pubblico) ma anche la comodità (spesso l'offerta dei mezzi pubblici obbliga a diversi cambi con lunghi tempi di attesa) e il desiderio di socialità



**DA E PER IL LAGO DI COMO**

Nel luglio del 2017 sono state registrate **1.000 auto** con destinazione lago di Como. Circa 1.700 i tragitti utilizzati da utenti locali



## Tra Como e Canton Ticino Beepoler, cresce la startup del car pooling dei pendolari

**Case history**

Operativa da tre anni e specializzata nei percorsi sotto i venti chilometri in particolare dei frontalieri



Mirko Baruffini

Da una startup il carpooling per frontalieri e non solo. Un'idea, nata nel 2015, che combina valori di primaria importanza quali sharing, green e impatto ambientale. Quattro ingegneri gestionali hanno confezionato una piattaforma, BePooler, diventata operativa nel 2016 con più di mille utilizzatori: la percorrenza media è di 25km, soprattutto per spostamenti di media e breve distanza; una ventina di aziende da Stabio a Riazino hanno abbracciato l'idea e assicurato la propria collaborazione. «Il core del nostro servizio sono i tragitti di medio-breve distanza di tipo pendolare che vanno dai 3 ai 30 km per due volte al giorno, distribuiti in 220 giorni lavorativi; altri operatori, anche noti, non sono nostri competitor perché offrono carpooling di lunga percorrenza ma di tipo sporadico», spiega il comasco Mirko Baruffini, direttore generale della società.

**Parcheggi riservati**

BePooler non è solo condivisione di viaggi, attraverso la sua app, infatti, mette a disposizione anche parcheggi riservati e consente la ripartizione dei micro pagamenti relativi alle spese di viaggio.

La fase sperimentale del progetto è stata realizzata nella vicina Svizzera con base a Ponte Tresa, dove traffico e pendolarismo hanno fatto ritenere che fosse luogo fertile per far crescere la start up. «Siamo partiti con una Sa di diritto svizzero,

Italia, in località puntuali come Milano, nella conurbazione di Torino e che sta avviando la sua attività anche a Roma e oltre confine. «Un mese fa siamo giunti a Lugano con un cda tutto svizzero: un trampolino di lancio del progetto verso la Svizzera interna. Stiamo avviando operazioni anche Oltralpe, pensiamo all'internazionalizzazione verso Parigi, se tutto va bene. Abbiamo un progetto ben definito: la nostra non è un'impresa nata in un garage, ma già pensata per il mercato. Il presidente ha una grande esperienza imprenditoriale in campo di innovazione e tecnologica».

Un servizio specifico è, poi, riservato ai comuni: «facciamo corporate carpooling, smart parking in grado di attrezzare piattaforme di posteggio per gli utenti carpooling».

**Sperimentazione con le scuole**

Proprio a Como, poi, è iniziata con l'anno scolastico 2017-2018 una nuova sperimentazione. Insieme all'Ufficio Scolastico Territoriale, BePooler ha consentito agli studenti degli ultimi anni di viaggiare con le loro auto, purché in carsharing, lungo le vie riservate agli autobus, come ad esempio in via Milano che dalle 7 alle 10 del mattino è riservata ai pullman. «Sono stati oltre 400 gli accessi registrati da settembre a giugno: sicuramente lo riporteremo anche il prossimo anno - spiega Andrea Moglia, presidente della società -. Una iniziativa con un alto valore educativo e sociale rivolta ai giovani per favore quel cambiamento culturale verso un nuovo approccio alla mobilità in cui sharing, green e responsabilità nell'utilizzo del denaro sono assi portanti».

Elena Botter



Con le nuove funzionalità dell'applicazione si chiede invece ai passeggeri di inserire precisi punti di partenza e di arrivo. Il viaggiatore in cerca di passaggio può quindi indicare che vuole partire dal suo ufficio alla periferia di una grande città e raggiungere un paesino nella provincia. Il conducente indicherà ugualmente il suo tragitto dal punto esatto di partenza a quello di arrivo, senza il bisogno di inserire manualmente delle deviazioni da snodi centrali per cercare di intercettare più co-viaggiatori.

È poi il cervellone francese a valutare i possibili sotto-itinerari rispetto al viaggio principale e a restituire a entrambi

(passeggeri e conducenti) la combinazione migliore per far coincidere le tratte, secondo la filosofia del "porta a porta".

La massa critica di persone in viaggio è importante e, verso le località turistiche, ha un'impennata nel periodo estivo. Nell'arco del mese di giugno, giusto per fare qualche esempio, si stimano oltre mille auto condivise in partenza da Como e più di 1800 auto con destinazione Como, Lecco e Sondrio.

La piattaforma va da sé è glocal. Oggi funziona in 22 Paesi, l'origine è europea ma è la Russia il Paese in cui si realizza il maggior numero di viaggi. In Francia si è sviluppato un servizio anche per gli spostamenti

quotidiani casa-lavoro (in Italia il format viene utilizzato di norma per i percorsi superiori ai 70 chilometri). Sempre in Francia è avviata la vendita di BlaBlaSure, una polizza online riservata a chi mette a disposizione la propria auto per il servizio di carpooling, i cosiddetti ridesharers. «Le tariffe sono inferiori a quelle di mercato - spiega Silvia Conti - gli studi dimostrano che i conducenti che condividono l'auto hanno mediamente una guida più attenta e prudente e prestano alla manutenzione dell'auto un'attenzione più alta». In altre parole, una categoria che dà meno problemi alle compagnie assicurative.



# Il Bassone scoppia E ai detenuti manca l'acqua calda

**Il caso.** Ospita 460 detenuti, il doppio del previsto  
«L'impianto sanitario è rotto da un mese e mezzo»  
La scorsa settimana la protesta della "battitura"

**FRANCO TONGHINI**

Il sovraffollamento delle carceri è tangibile al Bassone, casa circondariale nominalmente capace di contenere 231 reclusi. Di fatto, come ha constatato il difensore regionale **Carlo Lio** nel corso della sua visita all'istituto comasco (la cui relazione è stata pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia del 6 giugno), è utilizzata per un numero quasi doppio, 442 reclusi (numero rilevato nel corso della visita dello scorso 17 ottobre).

Da allora, come rivela **Davide Brienza**, in servizio al Bassone, nonché segretario regionale del Coordinamento nazionale di polizia penitenziaria, sindacato degli agenti di custodia, la situazione è addirittura peggiorata: «Ad oggi siamo arrivati a quota 460, e non si vede via d'uscita a questo trend in continua crescita». La metà

sono stranieri: «Persone culturalmente e linguisticamente distanti da noi - osserva Brienza - per accogliere le quali non ci è stata fatta nessuna formazione».

## Due soli educatori

La relazione depositata in Regione evidenzia la presenza di due soli educatori, l'assenza di mediazione culturale e la chiusura del Sert, servizio tossicodipendenze, per inaccessibilità dei locali. «Aggiungo io - è ancora Brienza - che l'infermeria è praticamente un reparto psichiatrico».

E fosse solo una questione di numeri e di sovraffollamento. A rendere esplosiva una situazione di per sé oggettivamente insostenibile, sia per chi vi è ristretto, sia per le guardie, sono le condizioni di un edificio che necessita, come si legge anche nella relazione del difensore regionale, di interventi strutturali di riqualificazione.

Ma forse, per dare un minimo di sollievo ai troppi carcerati che si ammassano letteralmente gli uni sugli altri, basterebbe riparare l'impianto per l'acqua calda. «È rotto da un mese e mezzo, e con l'arrivo del caldo questo

provocherà gravi problemi di natura igienico sanitaria» ripete Brienza.

Una situazione davvero insostenibile, sfociata martedì scorso nella forma di protesta da parte dei detenuti della "battitura", ovvero la percussione di sbarre o altri oggetti metallici allo scopo di far rumore, per far sentire la propria voce.

«Una reazione più comprensibile, mi chiedo come mai non si sia potuti intervenire prima - dice ancora il sindacalista della polizia penitenziaria - Pensiamo che solo tre anni fa erano stati installati sul tetto del carcere i pan-

nelli solari che avrebbero dovuto riscaldare l'acqua ad uso sanitario. Soldi buttati. Come buttati sono stati i cinquantamila euro per il campo da calcio, terminato solo un anno fa, e ora già ridotto ad una porcaia».

## Aula bunker costata 2.5 milioni

Situazione ben nota, come osserva Lio nella sua relazione alla Regione, alla direttrice **Carla Santandrea**, che ha più volte sollecitato in intervento del Provveditorato regionale dell'amministrazione penitenziaria, come della Direzione centrale, a Roma.



Davide Brienza



Il carcere del Bassone

**Il difensore regionale ha visitato la struttura comasca**

**La direttrice ha scritto all'amministrazione ma ancora nulla si è mosso**

«Non può essere incolpata lei se non viene fatta la manutenzione - dice ancora Brienza - Anzi, diciamo che ha cercato più e più volte di far presente la condizione di questa struttura. Purtroppo però il Bassone non è affatto presente tra le priorità dell'amministrazione penitenziaria».

Nella relazione depositata in Regione si suggerisce di

utilizzare l'aula bunker per recuperare spazi. Uno spazio davvero ampio, che potrebbe costituire la soluzione a portata di mano per un intervento rapido.

«Giusto - dice ancora il sindacalista - Peccato che sia costata due milioni e mezzo di euro, e ha ospitato forse cinque processi in tutto. Ora cade in letteralmente in rovina».

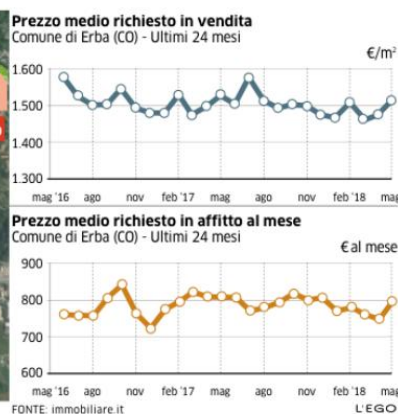


# Erba

REDEBBA@LAPROVINCIA.IT  
Tel. 031 582311 Fax 031 521303

Ernesto Galigani e.galigani@laprovincia.it 031.582354, Emilio Frigerio e.frigerio@laprovincia.it 031.582335, Nicola Panzeri n.panzeri@laprovincia.it, 031.582451, Pier Carlo Batté p.batte@laprovincia.it 031.582386, Roberto Caimi r.caimi@laprovincia.it 031.582361, Raffaele Foglia r.foglia@laprovincia.it, 031.582356, Anna Savini a.savini@laprovincia.it 031.582353

## Palazzi e villette



## I progetti in attesa Dalle tre torri al recupero di vecchie aree



**Viale Prealpi**  
Tra i grossi progetti immobiliari ancora in sospenso ci sono tre torrette da 105 appartamenti di varia metratura che l'impresa Rigamonti (nella foto un rendering del progetto) dovrebbe realizzare in viale Prealpi. In questo caso parliamo di edilizia residenziale convenzionata, alloggi pensati per la "fascia grigia" troppo ricca per le case popolari e troppo povera per il mercato tradizionale; un primo bando di interesse venne aperto nel 2016 ma non arrivò un numero sufficiente di richieste per avviare la costruzione degli immobili.

**Via Fiume**  
Resta apertissimo anche il capitolo delle aree centrali dismesse intorno a via Fiume, il "progetto dei progetti" che dovrebbe dare un nuovo volto al centro città. La storia è nota: le aree appartengono a diversi proprietari, anni fa venne bandito un concorso di idee per la riqualificazione unitaria del comparto; tante dichiarazioni di intenti, ancora nessun passo avanti. Oggi delle industrie dismesse si parla più per i problemi che creano sul fronte della sicurezza che per la futura ristrutturazione.

**La ristorazione**  
Note positive arrivano invece dal comparto della ristorazione su larga scala. In questo ambito la ripresa si nota già da tempo: all'incrocio tra via Milano e viale Prealpi sono in via di costruzione un kartodromo e un locale della catena Wiener Haus; in viale Prealpi, a breve distanza, verrà presto realizzata una steakhouse a ridosso della rotonda del Bennet. Insomma, almeno sul fronte del divertimento la ripresa è sotto gli occhi di tutti. L.MEN.

# Edilizia, si riaprono i cantieri Nuove case in centro e periferia

**Erba.** Ok del Comune a 14 unità ad Arcellasco, 3 villette a Crevenna e 2 palazzine in centro. Il comparto riparte dopo la crisi. L'assessore Sgroi: «Avremo compensazioni sulla viabilità»

ERBA  
**LUCA MENEGHEL**  
Quattordici unità immobiliari ad Arcellasco, tre villette a Crevenna, due palazzine in centro, senza contare altri progetti ancora "coperti" in attesa del via libera dell'ufficio urbanistica.

Dopo anni di crisi sul fronte dell'edilizia, a Erba qualcosa si muove: nel giro di poche settimane Palazzo Majnoni ha dato il via libera a una serie di progetti che verranno realizzati nei prossimi mesi. Un segno di fiducia da parte dei costruttori che tornano a scommettere sulla vendita

delle unità abitative. Il progetto più importante interessa l'area del cimitero di Arcellasco. Il consiglio comunale ha dato il via libera a un piano attuativo che prevede la realizzazione di tre lotti nell'area compresa tra via 18 marzo, via Beccaria e via Leonardo da Vinci: si parla complessivamente di 14 unità immobiliari (piccole villette) che verranno realizzate su terreni appartenenti a un privato e a due società.



L'assessore  
**Marielena Sgroi**

«Per quanto riguarda questo comparto - ha spiegato l'assessore all'Urbanistica e all'edilizia privata **Marielena Sgroi** - la

Provincia ha chiesto ai proponenti di spostare uno dei tre lotti per rispettare la fascia verde intorno al cimitero».

**Le modifiche**  
«I proprietari hanno accolto il rilievo spostando il lotto che era più a nord nella parte sud-est dell'ambito (in corrispondenza di via Leonardo da Vinci, ndr)». L'assessore ha sottolineato i vantaggi per il pubblico. «Sono impegnati a effettuare opere viabilistiche importanti, in particolare l'allargamento di un tratto di via Leonardo da Vinci».

Per il consigliere di maggioranza **Franco Brusadelli**, che abita a breve distanza, «la realizzazione delle villette è una bella notizia per il Comune. Un po' per le opere accessorie, un po'

per gli oneri che incasseremo (ancora da quantificare, ndr) e un po' perché finalmente il settore immobiliare residenziale inizia a dare dei segni di ripresa a seguito dell'approvazione della variante al Pgt».

Se una rondine non fa primavera, da altre parti della città arrivano segnali incoraggianti.

Poche settimane fa è arrivato il via libera per la realizzazione di due piccole palazzine in via Mamelì, a breve distanza da piazza del Mercato: le costruzioni porteranno anche 14 parcheggi a uso pubblico e un collegamento diretto con l'area della piazza. Se ci spostiamo a Crevenna, pochi giorni fa sono arrivate le autorizzazioni per realizzare tre villette a schiera in via Balbor, a breve distanza dall'in-

crocio con la provinciale Arosio-Canzo. In tutti i casi parliamo di imprese che tornano a posare mattoni. Se in città restano molte vecchie costruzioni sfitte o invendute, sul fronte delle nuove edificazioni - magari con classi energetiche elevate - il mercato sembra dare buoni segnali.

**Lo scenario**  
Uno scenario favorito anche dai prezzi che a seguito della crisi restano appetibili.

Secondo il portale Immobiliare.it, un punto di riferimento a livello nazionale, il prezzo medio a Erba per immobili in vendita (senza distinzioni tra ville, appartamenti, ecc) è pari a 1.515 euro al metro quadrato: un dato che è rimasto pressoché costante nel corso degli ultimi 12 mesi.



## Mariano Comense

# Mariano, il caso mensa in consiglio «Non si devono escludere i morosi»

**La polemica.** Mozione dei Cinque Stelle in Comune: «Rientra nel diritto all'istruzione»  
Il sindaco: «Questione di giustizia ed equità nei confronti di chi, anche con fatica, paga»

MARIANO  
SILVIA RIGAMONTI

Al diktat del sindaco «niente iscrizione alla mensa per i morosi del servizio» ha risposto con la linea dura il Movimento Cinque Stelle. I pentastellati, infatti, sono pronti a portare il caso in consiglio comunale chiedendo all'amministrazione di rientrare del debito che, dal 2011 a oggi, ammonta a 156 mila euro diviso tra 1014 utenti che non hanno pagato il buono pasto senza, però, per questo far pesare le conseguenze dei provvedimenti adottati sui bambini.

«Presenteremo una mozione per ribadire un principio: la mensa è un'attività scolastica che rientra nel diritto all'istruzione e quindi non si può precludere nessun alunno dal servizio» spiega la portavoce **Carmen Colomo** che se da una parte si scaglia contro «quei genitori che non rinunciano a un pacchetto di sigarette ma alla mensa del figlio, invece, sì» dall'altra richiama il Comune «all'etica» ricordando «che ci sono tutti i mezzi per rientrare del debito ma i bambini non devono pagare gli errori degli adulti».

### Mancati incassi per 77mila euro

Tirate le somme, solo sull'anno scolastico appena chiuso i mancati incassi ammontano a 77 mila euro. Con la specifica che poche famiglie creano un "grande buco": 11 insolventi hanno un debito compreso tra i 1000 e 2000 euro, generando un man-

cato incasso per 15 mila euro per l'azienda che gestisce il servizio, la multinazionale Sodexo. La grande maggioranza dei morosi, invece, deve pagare cifre molto più piccole. Per esempio, sono 481 gli utenti con un mini-debito, sotto i 50 euro.

Così il Comune ha posto un limite: se entro il 31 luglio mamma e papà non avranno sanato la loro posizione debitoria sul servizio, i figli non potranno iscriver-

■ **Marchisio difende la scelta**  
«C'è chi non ha nemmeno risposto al nostro invito»

■ **Circa 400 alunni non in regola**  
**Conti: «Un paio di situazioni sanate»**  
Il termine: 31 luglio

versi alla mensa a settembre. Decisione che potrebbe ricadere su quasi 400 alunni. Da un'indagine interna al municipio, infatti, è emerso che alle elementari sono oltre 250 gli utenti insolventi sul pagamento del buono pasto mentre disseminati tra le scuole d'infanzia della città ci sono almeno altri 100 morosi. Ma il sindaco **Giovanni Marchisio** difende la scelta «perché

è una questione di giustizia ed equità nei confronti di chi, anche con fatica, paga» dice «consigli, tra l'altro, che abbiamo fatto di tutto per avere una comunicazione con i debitori».

### La lettera a fine 2017

A fine dello scorso anno, infatti, il Comune si è aperto al dialogo con i morosi inviando a tutti una lettera per confrontarsi sul motivo dei mancati pagamenti.

«Se non paghi perché non puoi, scendiamo insieme al piano terra dove, in queste settimane, c'è stata affluenza ai Servizi Sociali e con loro si farà un discorso diverso - puntualizza - Ma verso chi non ha nemmeno risposto al nostro invito, verso chi non si è fatto trovare, noi abbiamo detto "attenzione».

Insomma, «chi non ha mostrato quel minimo di volontà per far capire che la mensa non è l'ultima delle priorità» non potrà accedere al servizio. E la linea dura dell'amministrazione si è espressa anche con il veto ai morosi di iscriversi al Centro Diurno Estivo.

«Di fatto non è stato escluso nessuno - spiega l'assessore ai Servizi Sociali, **Simone Conti** - anche perché il termine per regolarizzare la propria posizione con il Comune è fissato a fine luglio».

Dall'altra parte, l'assessore sottolinea i primi esiti del provvedimento «due famiglie hanno regolarizzato la propria posizione: abbiamo iniziato a raggiungere l'obiettivo prefissato».



Il sindaco Giovanni Marchisio (in alto a destra) in una mensa scolastica



Carmen Colomo (M5S)



L'assessore Simone Conti



## «Centri per l'impiego La Regione ci ripensi»

### Il documento

I sindacati  
scrivono  
alla presidente  
della Provincia

Non piace alle organizzazioni sindacali l'indicazione della Regione di non trasferire il personale dei Centri per l'impiego e delle Politiche del Lavoro alle dipendenze della Regione stessa, lasciandolo di fatto alle province. È la ragione che ha spinto la Rsu e le sigle della funzione pubblica Cgil Fp - Cisl Fp - Uil Fpl a chiedere alla presidente della Provincia, **Maria Rita Livio**, e ai rappresentanti politici territorio di attivarsi affinché il progetto di legge regionale in materia di gestione delle Politiche del lavoro e dei centri per l'impiego venga modificato prima dell'approvazione.

«Questa posizione assunta da Regione Lombardia - si legge in una nota dei sindacati confederali - di "ridelegare" al territorio il servizio e le risorse umane è a parere delle organizzazioni sindacali in contrasto alla disposizione di legge nazionale in materia di riordino delle funzioni sopra indicate e rischia di provocare effetti negativi sui servizi ai cittadini soprattutto i più deboli e in difficoltà. Senza un vero investimento e potenziamento delle risorse umane e in mancanza di governance regionale si produrrebbe l'ennesima devastazione dei servizi pubblici territoriali».

LA PROVINCIA  
LUNEDÌ 11 GIUGNO 2018



## GALLARATE MALPENSA

**GALLARATE** - Schianto alla rotonda di via Checchi: due persone sono finite al pronto soccorso dell'ospedale di Busto Arsizio. È successo ieri poco prima delle 20, quando un'auto e una moto sono entrate in collisione. Il 22enne in sella alla

### Auto contro moto in via Checchi

moto ha perso il controllo della due ruote per lasciarla carambolare sull'asfalto, dove è caduto. Sul posto sono intervenuti i sanitari del 118 e una pattuglia della polizia di Stato che

ha rilevato l'incidente. I due feriti - un uomo di 46 anni alla guida dell'auto e il 22enne in sella alla moto - sono stati visitati sul posto da un medico del 118 arrivato con l'auto medica: en-

trambi sono stati caricati sull'ambulanza e trasportati con urgenza al pronto soccorso dell'ospedale di Busto Arsizio. Gli uomini non sono mai stati in pericolo di vita, tuttavia l'impatto è stato violento ed è stato necessario il ricovero.

# Treni dalla Svizzera. Finalmente

Gioiscono soprattutto gli utenti della provincia di Varese. L'appello: aumentate la frequenza



DEGRADO A CASCINA ELISA

## C'è addirittura un water lasciato vicino a scuola

Discarica a cielo aperto in via del Noce

**SAMARATE** - Degradato in una struttura che conduce all'ambulatorio medico non lontana dalle scuole materne e della mensa della frazione di Cascina Elisa in viale Augusto del Noce. Lamentevoli dei cittadini che si sono fatte pressanti negli ultimi giorni ma la situazione persiste da tempo e di questa protesta si è fatto portavoce il consigliere dell'assessore Enrico Puricelli (lavori pubblici) e al consigliere delegato Maurizio Garofalo (decoro urbano). D'altronde lo spettacolo che si vede è desolante con in bella vista abbandonati al loro destino bidoni, borsoni della spesa, ammassi di laterizi, armadi, bancali ed addirittura un water (nella foto).

Molto probabilmente in quelle condizioni a causa di alcuni lavori di ristrutturazione dell'ambito. Soltanto che sabato mattina numerosi cittadini hanno incontrato Daversa e hanno chiesto di intervenire e cercare di ripulire l'area e riportarla in una condizione di decoro, anche perché il principale obiettivo è quello di avere uno spazio migliore e un passaggio in quell'area dignitoso anche per consentire ai cittadini della frazione di usufruire degli ambulatori e degli spazi medici di Cascina Elisa che, in queste condizioni, non piacciono a nessuno. Tuona Daversa: «È una situazione vergognosa, mi sono sentito in difficoltà a seguito delle proteste della cittadinanza» che attende un intervento risolutivo non da pochi giorni ma da molto tempo. Ecco dunque che la questione sarà già al tavolo della maggioranza di centrodestra per intervenire e risolvere il problema aperto. Non bisogna nemmeno dimenticare che l'area è sì chiusa e recintata ma si trova vicino al parco della frazione inaugurato pochi anni fa in una zona frequentata dai genitori e dai bambini.

Matteo Bertolli

**MALPENSA** - Nuova linea ferroviaria dalla Svizzera a Malpensa, buona la prima. Gli utenti sono soddisfatti: «Finalmente una comoda alternativa all'automobile per raggiungere l'aeroporto da nord». Al di là dei ticinesi, sono varesini e comaschi i maggiori beneficiari del servizio: da ieri hanno a disposizione ogni due ore un treno diretto per l'aeroporto. Discreta affluenza di passeggeri e ritardi contenuti per l'esordio della nuova linea ferroviaria S40 di TiLo, che copre la tratta Como-Mendrisio-Malpensa, passando per Varese, Gallarate e Busto Arsizio.

Il primo treno è partito da Albate-Camerlata (Como) alle 5.07 di ieri mattina ed è arrivato alla stazione del T2 di Malpensa alle 6.47. Una delle preoccupazioni della vigilia era per la scarsa puntualità: soprattutto in Ticino i ritardi accumulati in questi primi mesi sulla linea sono stati oggetto di polemiche. Ieri invece il servizio è stato tutto sommato nella norma, con ritardi contenuti in pochi minuti: il treno partito da Albate alle 9.07 ha accumulato fino a 14 minuti di ritardo, per poi ridurre a meno di dieci minuti il gap rispetto all'orario previsto all'arrivo nelle due stazioni di Malpensa. Una trentina le persone, la maggior parte delle quali scese alla stazione del Terminal 1, che hanno viaggiato su questo treno, che è stato il primo vero test probante per la nuova linea. Ma nel corso della giornata l'afflusso di utenti è costante, e dimostra, almeno di primo acchito, la bontà dell'operazione. Alle 11.13, alla ripartenza dal T2 c'è solo un passeggero, una giovane di Legnano appena atterrata con un volo Easyjet: «Per me questa nuo-



Da ieri il treno Tilo arriva fino a dentro l'aeroporto: l'auto si può lasciare in garage (Bizz)

va linea è molto comoda, perché posso scendere a Busto Arsizio FS e prendere il primo treno per Legnano. Prima dovevo scendere a Busto Nord e

farmela a piedi o in autobus fino a Busto FS per prendere la coincidenza per Legnano, era scomodissimo soprattutto se si viaggia con i bagagli».

In realtà questo "giochetto" era già possibile con la linea S30 Bellinzona-Malpensa, ma è un segnale di come siano soprattutto i varesini i bene-

ficiari del nuovo collegamento, al di là dei cugini di oltrefrontiera. L'unico neo, per la giovane legnanesa, è la frequenza dei treni: «Una corsa ogni due ore non è il massimo, se le corse fossero più frequenti sarebbe una bella cosa. Ma comunque è già un salto di qualità notevole». Il servizio sulla tratta Como-Mendrisio-Malpensa viene effettuato ogni due ore: bisogna organizzarsi, soprattutto se si è in partenza dall'aeroporto, considerando anche il problema delle code ai controlli di sicurezza, ma la comodità del viaggio in treno ripaga l'attesa. «Il biglietto non è economicissimo - ragiona Oscar, italiano che vive nel Mendrisiotto, sul treno con la moglie per prendere un volo per Lisbona - ma se penso a quanto dovrei pagare per lasciare l'automobile in sosta per sette giorni di vacanza, aggiungendo benzina e pedaggio dell'autostrada, non c'è paragone. Il gioco vale la candela».

Anche nel pomeriggio le carrozze non sono proprio al limite della capienza ma si riempiono. A Gallarate a metà pomeriggio una coppia di Luino con i figli fa un rapido trasbordo dal treno in arrivo da Cadenazzo, della linea S30 che da ieri ha come capolinea Gallarate e non più Malpensa: «Il viaggio non è brevissimo, però con l'automobile sarebbe stato molto peggio». Al T1 scende Jenny, studentessa olandese che si appresta a tornare ad Amsterdam dopo un weekend lungo in Italia a trovare gli amici dell'Erasmus: «Ho preso il treno a Como. Mi hanno detto che prima che fosse attivata questa linea mi avrebbero dovuto accompagnare in automobile».

Andrea Aliverti

### COSTI E ORARI DEL COLLEGAMENTO

## Tredici euro da Varese, sei da Gallarate

**MALPENSA** - (a.ali.) Da ieri la linea transfrontaliera S40 Varese-Mendrisio-Como è prolungata da Varese all'aeroporto di Malpensa. Con 18 corse giornaliere (due in meno rispetto a quanto si era prospettato alla vigilia dell'apertura della tratta Arcisate-Stabio), il nuovo collegamento permette di raggiungere il Terminal 1 e 2 dello scalo ogni due ore tra le 7 e le 23 senza cambi da Varese, Mendrisio, Como e con un solo cambio da Lugano e Bellinzona.

«Con questo ampliamento si completa il collegamento inaugurato a gennaio con l'avvio della linea S40 Varese-Mendrisio-Como - spiegano da Trenord, che partecipa con le Ferrovie Federali Svizzere nella gestione della società TiLo - grazie all'attivazione del nuovo raccordo sarà possibile raggiungere il Terminal 2 di Malpensa Aeroporto in treno senza cambi in 1 ora e 34 minuti da Como, 1 ora e 14 minuti da Mendrisio e in 47 minuti da Varese, permettendo ai viaggiatori che raggiungono lo scalo in treno di evitare problemi e costi

di parcheggio».

In parallelo all'attivazione del prolungamento della linea S40 fino a Malpensa, da ieri la linea S30 Bellinzona-Cadenazzo-Luino-Gallarate-Malpensa circola ogni due ore fino a Gallarate: qui i viaggiatori diretti all'aeroporto devono fare il cambio e trasbordare sulla linea S40. In questa prima fase i biglietti sono acquistabili solo nelle biglietterie e nelle rivendite autorizzate, anche se l'e-store di Trenord annuncia che «nei prossimi giorni saranno disponibili alla vendita le nuove relazioni transfrontaliere della linea S40 Como-Mendrisio-Varese-Malpensa». I prezzi, come per il Malpensa Express, risentono del supplemento per la tratta aeroportuale: vanno dai 4 euro per la corsa da Busto Arsizio a Malpensa (come già per il Malpensa Express, indipendentemente da quale delle due stazioni), a 6 euro per Gallarate-Malpensa, fino a 13 euro da Varese a Malpensa, a 14 euro per la tratta da Gaggliolo e a poco più di 20 euro (24 franchi) per il biglietto da Mendrisio.