

ASSOCIAZIONE DEI COMUNI

CONVEGNO 1° MARZO 2003 – MELZO

“MOBILITA’, TERRITORIO E AMBIENTE NELLA LOMBARDIA CENTRALE: UN NUOVO SCENARIO E ALCUNE PROPOSTE DI INTERVENTO DELL’ASSOCIAZIONE DEI COMUNI”.

**Intervento del sindaco di Melzo
Mario Barbaro
Presidente dell’Associazione dei Comuni**

Il 10 ottobre 2002 si è costituita l’Associazione dei Comuni, che ha l’obiettivo di promuovere il Coordinamento dell’azione delle amministrazioni locali e definire, a scala sovracomunale, strategie unitarie di intervento rispetto alle complesse tematiche relative alla realizzazione delle ipotetiche infrastrutture autostradali Brebemi e Tangenziale est-est.

E’ utile effettuare un breve excursus ricordando che nel mese di giugno 2000 la realizzazione della tratta autostradale Brescia-Melzo fu inserita nel documento di programmazione economica del Governo.

Le ragioni di detta scelta sono motivate dal fatto che sia il tratto autostradale Milano-Bergamo che alcune strade Provinciali risultano essere tra le più congestionate d’Europa; basti pensare al tratto autostradale Milano-Bergamo ha quotidianamente un transito di circa 250.000 mezzi ed inoltre ha raggiunto il triste primato per quanto riguarda il numero di morti e feriti per incidenti stradali.

Questa difficile situazione, senza dubbio, crea oggettive difficoltà alle attività economiche e, più in generale, all’utenza che usufruisce quotidianamente della rete autostradale e provinciale o cittadina.

Si può affermare, in modo estremamente sintetico, che, per mancanza di progettualità degli scorsi anni, il sistema della mobilità delle persone e delle merci è divenuta assai complessa e senza alcun dubbio, come si evidenziava prima, fortemente congestionata per la sovrapposizione dell’intero traffico locale al traffico di attraversamento a lunga percorrenza tipico di corridoio, che è parte integrante della principale direttrice di collegamento est-ovest.

L’effetto finale risulta essere ormai noto per il quotidiano congestionamento, con blocchi stradali, sia sulla rete autostradale A4 sia sulla viabilità ordinaria con elevati costi economici.

E’ quindi necessario, o addirittura indispensabile, individuare soluzioni soprattutto a fronte delle previsioni che indicano per il prossimo futuro ulteriori incrementi del traffico stradale di circa il 4% annuo, anche in presenza della prevista miglior offerta del servizio ferroviario della linea Milano-Venezia, i cui lavori si prevede possano essere avviati entro il prossimo mese di giugno c.a.

E’ evidente che l’Associazione dei Comuni intende confrontarsi criticamente con le ipotesi della Brebemi e della tangenziale est-est.

L’Associazione dei Comuni evidenzia che sino ad oggi non si è effettuato un corretto percorso concernente il controllo della coerenza esterna tra soluzione progettuale e contesto socio-economico e ambientale, il controllo della coerenza interna tra gli elementi ed i componenti tecnici della soluzione progettuale, la valutazione dell’efficacia delle soluzioni prescelte, la valutazione

dell'efficienza intesa come capacità di ottenere il risultato minimizzando i costi a livello nodale, sia in fase di realizzazione che in fase di gestione e di manutenzione.

In linea generale l'insieme di attività prevedono tre fasi parzialmente successive e concatenate, corrispondenti a analisi, verifica e validità, con la successiva analisi critica che dovrà prevalentemente svolgersi sulla documentazione Brebemi e tangenziale est-est che riguarda, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti aspetti:

- inserimento del nuovo tratto autostradale nella rete esistente
- determinazione del volume di traffico indotto sulla nuova autostrada
- modificazione dei flussi veicolari ed ambientali del progetto
- misure di salvaguardia
- individuazione dello scenario finanziario e dei ritorni economici.

La fase di verifica richiederà un approfondimento per quanto concerne la Brebemi che, sino ad oggi, risulta essere ostile a far conoscere la documentazione progettuale e, per queste ulteriori ragioni, sempre a titolo esemplificativo, evidenziamo ulteriori aspetti che di seguito si enunciano:

- funzionalità ed efficienza delle connessioni con la rete viaria ai terminali est e ovest
- accessibilità intermedia all'autostrada della rete viaria intercettata
- modalità di esazione dei pedaggi a livello tariffario ipotizzato
- compatibilità con vincoli paesaggistici, ambientali, territoriali
- raccordo con situazioni e programmi della viabilità intercettata.

Necessita una ulteriore fase di valutazione funzionale riguardante ulteriori aspetti:

- definizione dei corridoi di inserimento del tracciato
- valutazione compatibilità del tracciato a scala sovracomunale
- provvedimenti di mitigazione e compensazione ambientale
- valutazione di eventuali alternative
- individuazione della rete viaria interferita a scala globale.

L'Associazione dei Comuni è consapevole che l'area metropolitana milanese soffre da troppo tempo per la mancanza di un sistema adeguato di trasporto, come si ricordava poc'anzi, di persone e merci, e siamo giunti all'emergenza quotidiana. Non condividiamo e riteniamo sbagliato, continuare solo con dei correttivi estemporanei ma crediamo necessario invece un disegno strategico che preveda un programma di priorità.

Quindi si impone una nuova filosofia riguardante il trasporto delle merci, nonché la realizzazione di un sistema internavale e interportuale con la finalità di spostare gran parte del traffico merci dalla strada su ferro.

Nel 1995 i Comuni firmarono l'accordo di programma della linea ferroviaria Milano-Venezia e, per queste ragioni, necessita definire il sistema di trasporto ferroviario per le persone, recuperando il divario esistente fra la nostra area metropolitana e le principali realtà europee.

Occorre inoltre:

- Sostenere un sistema di trasporto aereo che coinvolga pienamente tutto il potenziale presente in Lombardia.
- Utilizzare ed ampliare un sistema di piste ciclabili per la mobilità breve delle persone.

Il ritardo di elaborazione accumulatosi negli anni è evidente.

Affrontare questo aspetto significa considerare il patrimonio stradale esistente in tutta la Provincia di Milano (circa 2000 Km pari al tragitto andata e ritorno lungo l'intera penisola italiana), riqualificandolo e mettendolo in collegamento con quello ferroviario, dando priorità alla definizione di progetti circolari intorno al capoluogo.

Nella complessità della materia, interessa approfondire in particolare una tipologia di sistema sino ad oggi insufficientemente affrontato: quello circolare integrato gomma-ferro per soddisfare le esigenze di mobilità dell'area metropolitana.

Diversi sono i motivi che hanno determinato questa arretratezza.

Non da ultimo il ruolo predominante ed "egoista" della città di Milano che, pur riducendo costantemente il suo insediamento abitativo (ultimo censimento: da 1.300.000 abitanti a 1,1 milioni di abitanti), non si rende protagonista di una politica sinergica, trasportistica verso la Provincia che mantiene un numero di abitanti costante pari a 3,8 milioni.

I finanziamenti riservati a Milano nel settore risultano essere 5 o 6 volte superiori a quelli previsti per l'intera Provincia e ciò alla luce dei numeri ormai consolidati di mobilità per la città di Milano che registrano un traffico veicolare in entrata di oltre 900.000 e in uscita di 600.000 mezzi privati al giorno.

L'evidenza della congestione ed i tempi di percorrenza sempre più lunghi e gravosi nonché gli stessi dati di analisi dimostrano che non c'è alternativa alla scelta di una visione programmatoria diversa da quella di governo metropolitano.

Non è pensabile che si possono risolvere i difficili problemi applicando il ticket ai cittadini non residenti.

Si aprirebbe un pesante conflitto istituzionale tra i vari Comuni che si può ben immaginare.

Non può essere la soluzione ai problemi della viabilità, quella proposta dal Sindaco di Milano di applicare un nuovo dazio del terzo millennio, che ci allontana dalla logica più efficiente e moderna della visione metropolitana anche per il problema della viabilità.

Il referendum confermativo dell'ottobre 2001 sulla riforma federalismo dello Stato ha elevato a rango costituzionale l'area metropolitana.

Ciò deve farci pensare che tutte le fasi attuativa e realizzativa della legislazione statale e regionale deve svilupparsi in forme adeguate di collaborazione con i Comuni che risultano essere i veri protagonisti dell'attività amministrativa (nuovo art. 118 della Costituzione) e che ormai non si può liquidare come attività subalterna.

Quindi i Comuni, per il principio della gerarchia delle fonti sul piano costituzionale, non possono restare privi di significato.

Si è convinti che necessita superare lo sterile dibattito che si protrae da oltre trent'anni in merito all'allargamento ed alla riqualificazione dei tratti esistenti (Rivoltana, Cassanese; Cerca, Statale 11, Paullese), quindi non erodendo ulteriore territorio come nel caso della soluzione autostradale,

nell'ottica di rispondere alle esigenze dei Comuni interessati ed al recupero dei mezzi economici, soluzioni già adottate per la Pedemontana Veneta.

Non possiamo e non dobbiamo restare indifferenti rispetto all'inquinamento dell'area che ha assunto dimensioni drammatiche che costringono le autorità competenti ad assumere atti di blocco totale del traffico non solo nelle giornate festive.

La Camera di Commercio di Milano ha effettuato uno studio rispetto al fenomeno dell'inquinamento atmosferico e, purtroppo, è emerso un triste primato di Milano, che risulta essere la città più inquinata d'Europa, e ciò crea seri e delicati problemi alla salute dei cittadini.

Una efficace soluzione si individua nel potenziare il servizio trasporto pubblico: ferrovia e metropolitana, ed istituendo nuovi servizi di trasporto per garantire ai cittadini di potersi spostare tra un Comune e l'altro senza essere costretti ad utilizzare la propria autovettura.

E' necessario, inoltre, creare una migliore fruizione del collegamento aeroportuale (Orio al Serio, Linate, Malpensa) ed armonizzare un più incisivo e diversificato sistema aeroportuale della Lombardia, potenziamento del ruolo previsto di interporto di Bertinico (Lodi).

Per tali ragioni riteniamo che la Brebemi e la tangenziale est-est non risolvano i gravi problemi evidenziati e rischiano invece di avere un impatto urbanistico e ambientale devastante.

L'Associazione dei Comuni propone la riqualificazione (allargamento a 4 corsie) della S.P. 39 (Cerca), della S.P. 40 (Binasca) quindi da Melzo a Binasco, della Melegnano, della Cassanese, ma soprattutto, in alternativa alla Brebemi, la riqualificazione della S.P. Rivoltana da Milano sino a Mozzanica e della ex SS 11 da Mozzanica fino a Brescia.

All'interno della città di Milano vanno completate e realizzate le previste metro-tramvie Nord/Est Gobba – Cascina Merlata, i nuovi collegamenti metropolitani, nonché un secondo passante ferroviario a Nord/Ovest della città a cui si aggiunge il completamento ferroviario Stazione di Porta Genova e Porta Romana, che saranno valorizzate dopo il quadruplicamento ferroviario Milano/Mortara, costituendo così un nuovo anello ferroviario all'interno della città.

Questa serie di rilevanti interventi darebbe una risposta strategica alla necessità di potenziare l'utilizzo del mezzo privato verso l'area densa favorendo e migliorando il collegamento con il sistema radiale da completare, aumentandone la possibilità di interscambio, così da rendere inopportuna ed ingiustificata sia dal punto di vista progettuale che di impatto ambientale, la realizzazione dell'ipotetica tangenziale est-esterna.

La convinta contrarietà a queste soluzioni infrastrutturali (Brebemi e tangenziale est-est) non si basa sul disconoscimento della urgente necessità di dare soluzioni all'oggettivo bisogno più volte registrato dalla criticità viabilistica, bensì sulla consapevolezza che per fare ciò bisogna utilizzare, ampliare, riqualificare il sistema trasportistico esistente per raggiungere lo stesso obiettivo, senza violare il territorio e la sua vocazione attraverso scelte più facili o sbrigative oltre che di maggior costo per l'utente, rovinando un patrimonio collettivo insostituibile quale è il territorio.

L'associazione dei Comuni ha dato l'incarico alla Società Polinomia s.r.l. finalizzato ad accertare la validità sia della tratta Brebemi che della tangenziale est-est, e le relative validità concettuale, sociale, ecologica, ambientale ed economica:

1. L'importanza della valutazione

Nell'attuale dibattito relativo alla realizzazione delle grandi opere, al *project financing* è riservato spesso un ruolo di grande rilievo. Non vi è quasi infrastruttura di cui non si affermi la capacità di ripagarsi, in un tempo più o meno lungo, attraverso pedaggi o ricavi di altro genere. E' quanto si sta verificando, fra l'altro, per la nuova autostrada Bre-Be-Mi, e forse anche per la nuova Tangenziale Est esterna di Milano.

La capacità di autofinanziamento delle diverse opere rappresenta un argomento forte per rivendicare la necessità di realizzarle. Si afferma che le risorse pubbliche sono troppo limitate per far fronte al «deficit infrastrutturale» cumulatosi negli ultimi decenni, e si propone la realizzazione di opere in concessione ed a pedaggio come unica possibile soluzione per rilanciare gli investimenti in infrastrutture di trasporto. Secondo questo modo di vedere, l'esazione dei pedaggi, pur non risultando molto popolare tra gli utenti, rappresenta l'unica opzione per far fronte agli attuali disagi, derivanti dalla congestione che affligge la rete stradale.

E' un modo di vedere molto diffuso. Ma, in realtà, le cose sono più complicate., e per almeno quattro ordini di motivi.

In primo luogo, sulla capacità di autofinanziamento delle diverse opere possono essere sollevati seri dubbi. La stessa autostrada Bre-Be-Mi, che pure gode della possibilità di deviare flussi di traffico dalla congestionata autostrada A4 Milano-Brescia, sembrerebbe raggiungere i suoi *target* finanziari soltanto a prezzo di ipotesi piuttosto spinte sul versante della capacità di attrazione dei traffici e dei livelli tariffari. Ma elevati livelli tariffari riducono la capacità di attrazione, e viceversa; ed è pertanto difficile assumere ipotesi di lavoro troppo onerose su entrambi i versanti.

Anche la stima dei volumi di traffico sulla nuova Tangenziale Est esterna – dell'ordine dei 50.000 veicoli/giorno – sembra non tener conto dell'effetto del pedaggio, che indurrebbe una consistente quota-parte del traffico a procedere sulla parallela viabilità ordinaria (la strada della Cerca).

In secondo luogo, occorre tener conto del fatto che molte delle opere proposte risultano in competizione reciproca nell'acquisizione della domanda di trasporto. Per restare sull'esempio della Bre-Be-Mi, è significativo che sia quest'opera, sia la nuova linea ferroviaria ad alta capacità Milano-Venezia, continuo fortemente sulla progressiva saturazione dell'autostrada A4, con conseguente attrazione di domanda alla nuova offerta infrastrutturale. Ma i viaggiatori cui si richiamano i promotori dell'autostrada e quelli della linea ferroviaria sono, almeno in qualche misura, gli stessi: ed una valutazione finanziaria congiunta dei due interventi non mancherebbe certo di mostrare che, in questo contesto di competizione, i margini di autofinanziamento delle singole opere sono ben più ridotti di quanto non venga correntemente promesso.

E' un problema non secondario, perché in questo modo si corre il serio rischio di addossare alla mano pubblica costi inizialmente non previsti. Se il finanziamento pubblico di infrastrutture di trasporto non può certo essere considerato un tabù, occorre però che l'allocatione della spesa pubblica – che rappresenta come si è detto una risorsa scarsa – venga valutata alla luce dei possibili usi alternativi.

Vi è poi una terza questione: il mercato del trasporto è molto lontano dalle condizioni di concorrenza perfetta, ed i singoli gestori infrastrutturali operano solitamente in condizioni monopolistiche, od al più oligopolistiche. Ecco perché essi non possono disporre a loro piacimento

della leva tariffaria: anche i pedaggi riscossi sono, in ultima analisi, risorse pubbliche, gestite in un regime di esazione per conto dello Stato.

Il fatto che la realizzazione delle nuove infrastrutture richieda certamente l'impiego di risorse pubbliche dovrebbe far approfondire ulteriormente il tema della loro valutazione economica: quali sono i benefici da essi generati, ed a fronte di quali costi per la collettività?

Ed a questo proposito, occorrerebbe da ultimo tener conto del fatto che, fra le risorse pubbliche, compaiono anche l'ambiente, e lo stesso spazio fisico, che a volte rappresenta la risorsa più scarsa di tutte. Per questa via, ci si dovrebbe addentrare nel difficile tema della sostenibilità ambientale delle politiche di trasporto, su cui è forse meglio non insistere troppo, data l'arretratezza del dibattito tecnico e culturale odierno.

A fronte di tutte queste considerazioni, non pare fuori luogo chiedere, ai decisori pubblici, qualche valutazione più approfondita delle implicazioni: forse non l'aggiornamento, più volte abortito, del Piano regionale dei trasporti, ma almeno una presa d'atto, formulata in termini comprensibili, dei livelli di spesa pubblici sostenibili per gli anni a venire (pena il rischio di trovarci, fra qualche anno, con un gran numero di cantieri aperti, strutturalmente sottofinanziati, che non costituiranno certo un beneficio, bensì soltanto una pesante ipoteca sul futuro di noi tutti).

In assenza di questi approfondimenti, proveremo noi a sviluppare qualche ragionamento nel merito: come affrontare in modo ragionevole i problemi della mobilità esistenti nella Lombardia centrale (tra MI, BG e BS). Ed in questo senso proveremo ad evidenziare alcuni elementi analitici di interesse, ed anche alcune proposte...

2. Un servizio ferroviario più frequente, integrato e veloce

Vi è oggi una acclarata evidenza del fatto che gli elevati livelli di congestione, rilevati sulla rete stradale ed autostradale della Lombardia centrale, sono collegati essenzialmente ad un problema di accesso ai poli urbani in generale, ed a Milano ed alla sua area metropolitana in particolare.

E' una circostanza resa chiara, ad esempio, dalle rilevazioni condotte alle barriere autostradali di Milano Est e di Agrate/Vimercate, che evidenziano come la maggior parte del traffico gravante sull'autostrada A4 si sposti, in effetti, tra la Provincia di Bergamo ed i diversi svincoli delle tangenziali milanesi. Il ruolo preponderante del traffico locale emerge anche, del resto, dalle distanze medie percorse sulla stessa autostrada A4, che non raggiungono, nemmeno per i veicoli pesanti, i 40 km.

Anche la Tangenziale Est interna milanese serve un traffico prevalentemente metropolitano: nella tratta più carica (tra v.le Forlanini e Lambrate) i flussi di attraversamento non raggiungono infatti il 15% del flusso totale. Il che pone evidentemente qualche importante interrogativo sull'effettiva capacità di tracciati più esterni di ovviare ai problemi di sovraccarico dell'anello tangenziale interno.

Questa situazione è il risultato dei processi territoriali degli ultimi vent'anni: la popolazione residente fuoriesce dai grandi poli urbani, e si stabilisce in qualche luogo della grande «città diffusa» che costituisce l'hinterland milanese più esterno, occupando anche l'intera fascia pedemontana lombarda (con segnali di espansione verso le zone padane più meridionali), senza però abbandonare i luoghi di lavoro collocati in posizione più interna. Anche questi ultimi, del

resto, tendono a rilocalizzarsi in posizioni facilmente raggiungibili con l'auto (congestione permettendo), ed invece poco o punto accessibili con i mezzi pubblici.

Di conseguenza, cresce enormemente il traffico automobilistico, mentre i servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano stentano ad acquisire quote della accresciuta domanda di trasporto.

Se questo, e non il traffico di medio-lunga percorrenza, costituisce la componente più problematica del sistema, ciò significa che il problema prioritario per la politica regionale (e nazionale) dei trasporti non dovrebbe essere quello dei grandi corridoi europei, bensì il traffico urbano e metropolitano, con particolare riferimento all'accesso alle polarità più congestionate.

Questo modo di vedere le cose implica un importante ribaltamento dei termini della questione. Oggi quasi tutti concordano sull'impossibilità, da parte dei grandi poli urbani, di accogliere al loro interno ulteriori quote di traffico automobilistico. L'ipotesi di introduzione del *ticket* di ingresso a Milano non è che l'ultimo sviluppo di questo orientamento generale. Ma se il crescente traffico automobilistico non può più essere accolto nei luoghi di destinazione degli spostamenti, ciò pone il problema delle *rottture di carico*, cioè del passaggio dal mezzo privato al mezzo pubblico.

La strategia perseguita a questo proposito nel corso degli ultimi lustri si basa su una netta distinzione tra la Città di Milano, densa e ben dotata di infrastrutture di trasporto pubblico (a partire dalle tre linee della metropolitana), e l'*hinterland* esterno, molto più povero di servizi, anche laddove raggiunge densità territoriali elevate. Questa distinzione così netta finisce per imporre la rottura di carico ai confini del Comune di Milano, ovvero in corrispondenza dell'anello delle tangenziali. E' una strategia che può risultare efficiente nel proteggere il capoluogo, ma che espone i comuni della prima corona ad una crescente pressione del traffico, come del resto ben evidenziato dai carichi gravanti sulla tangenziale Est (e non deviabili su tracciati più esterni).

Una soluzione alternativa a quella sino ad oggi praticata prevede una graduale estensione del sistema di trasporto pubblico verso l'esterno dell'area metropolitana, in modo da anticipare quanto più possibile la rottura di carico, difendendo così la congestionata prima corona. La limitatezza delle risorse pubbliche disponibili vieta di pensare a questo potenziamento nei termini di una estensione della rete metropolitana di Milano. Impone invece di seguire la strategia adottata da quasi tutte le grandi metropoli europee, finalizzata ad un migliore utilizzo della rete ferroviaria esistente, mediante servizi metropolitani del tutto simili a quelli in funzione dentro la Città di Milano. Chiunque abbia viaggiato un po' all'estero ha certamente avuto modo di sperimentare l'efficienza dei servizi *RER* parigini, od *S-bahn* tedeschi, nati negli anni Sessanta e Settanta proprio per rispondere ai problemi derivanti dall'uscita della popolazione dalle città.

Questa filosofia è la stessa che ha ispirato il **Passante ferroviario**, che rappresenta la prima, grande risposta (l'unica disponibile a breve) ai problemi di congestione sulla rete stradale che conduce a Milano. Ma per ottenere il risultato occorre che questa essenziale infrastruttura si inserisca in un contesto integrato, che consenta di produrre servizi di trasporto veloci e frequenti (un treno ogni 15'), che consentano di accedere al capoluogo da una distanza sino a circa 35 km: ovvero da Carnate (o Cernusco-Merate), da Treviglio e da Lodi. Ben vengano dunque, a questo proposito, i potenziamenti e **quadruplicamenti ferroviari**, così come la realizzazione delle nuove fermate del Servizio Ferroviario Regionale (o Metropolitano) previste a Segrate, Pozzuolo Martesana, S.Giuliano Milanese, ecc...

Per funzionare in maniera adeguata alle esigenze odierne, il Servizio Ferroviario Metropolitano non deve limitarsi ad innalzare l'accessibilità delle zone centrali di Milano, ma deve inserirsi in un contesto integrato, che consenta di raggiungere facilmente, anche con il mezzo pubblico, le stazioni

e fermate esterne (in una logica di interscambio diffuso), ed anche le polarità interne che, pur non essendo centrali, si trovano nei pressi delle grandi linee ferroviarie (si pensi alle grandi aree dismesse della Bicocca, di Porta Vittoria, di Sesto San Giovanni).

In un contesto di questo genere, potranno trovare un ruolo complementare anche le previste estensioni (in superficie) della rete metropolitana milanese: verso Paullo (MM3) e Vimercate (MM2), ma anche, eventualmente una nuova linea metropolitana dedicata alla raccolta dei flussi provenienti dalla direttrice Rivoltana (con un nodo di interscambio a Milano-S.Felice) e dal Servizio Ferroviario Metropolitano Milano-Treviglio (con una corrispondenza alla stazione di Pioltello od ad una nuova fermata in territorio di Segrate).

La logica ferroviaria che dovrebbe ispirare le soluzioni ai problemi di accesso alle grandi polarità urbane dovrebbe trovare ulteriore sviluppo in una **solida armatura di servizi regionali ed interregionali**, cadenzati e sincronizzati fra loro, che garantiscano un facile collegamento con il capoluogo alle città medio-grandi (Bergamo e Brescia) ed anche medio-piccole (Melzo, Treviglio, Romano, Chiari, Rovato, Melegnano) della Lombardia centrale.

In tale contesto può assumere un significato molto diverso anche il tema della nuova linea ad alta capacità Milano-Verona-Padova, che dovrebbe inserirsi in un contesto mirato non tanto alla ricerca di prestazioni «estreme» su singole relazioni, quanto alla velocizzazione di tutti i servizi principali: a partire da quelli che collegano Brescia a Milano. Non è difficile dimostrare che una velocizzazione anche molto rilevante dei servizi IC (ad esempio: 1h45' tra Milano e Venezia, 50' tra Milano e Verona), pur richiedendo il potenziamento delle linee esistenti e/o la realizzazione di nuove tratte veloci, non ha bisogno tanto di velocità di punta elevatissime (i 300 km/h, raggiunti per pochi km tra un polo urbano e l'altro), quanto di una più attenta risoluzione dei problemi che affliggono i principali nodi ferroviari (a partire da quello di Verona).

Da ultimo, il potenziamento della rete ferroviaria non può prescindere dalla realizzazione della cosiddetta «**quadra delle merci**», finalizzata a deviare il traffico merci dal nodo milanese, attraendone se possibile di nuovo (nel settore stradale la componente commerciale rappresenta la quota di traffico più dinamica).

3. Una rete autostradale ampliata e più efficiente

I ragionamenti sul trasporto ferroviario non possono sperare di risolvere tutti i problemi di congestione ed impatto ambientale che caratterizzano il traffico sulla grande rete stradale ed autostradale. Consentono però di porre tali problemi in uno scenario differente dall'attuale, in cui il modo di trasporto stradale assume un ruolo parzialmente complementare a quello assunto da altre tecnologie.

In questo scenario, occorrerà verificare puntualmente le possibili interazioni tra i diversi modi di trasporto, in maniera tale da garantire che i potenziamenti della rete autostradale non comportino un indebolimento dei servizi ferroviari previsti (come parrebbe invece accadere sulla direttrice Milano-Brescia-Verona).

Come si è visto all'inizio del paragrafo precedente, la rete autostradale italiana, progettata e realizzata per rispondere prioritariamente alla domanda di medio e lungo raggio, si è andata caricando di flussi di breve e media percorrenza, che rappresentano attualmente la prima causa di congestione della rete. Ciò si è verificato, fra l'altro, per il grande divario funzionale che separa la

rete autostradale a pedaggio (la rete «di serie A») dalla rete stradale ordinaria (la rete «di serie C»), spesso assolutamente inadatta alla distribuzione dei flussi di media e breve percorrenza.

I necessari ampliamenti della rete primaria dovrebbero essere finalizzati alla ricomposizione dell'anello mancante della gerarchia, ottenuta mediante la realizzazione di una rete di «serie B», formata da strade anche importanti (a doppia carreggiata) e finanziate con il pedaggio, ma orientate principalmente ai flussi di breve e media percorrenza, in modo tale da ricondurre la rete autostradale storica alla sua funzione originaria. In questo senso, pare essenziale il **potenziamento delle direttrici Paullese** (sino a Crema) e **Rivoltana** (sino alla circonvallazione di Treviglio ed a Mozzanica).

Progettare la rete stradale a servizio dei flussi metropolitani significa anche adottare standard differenti dagli attuali nella gestione dei flussi. In presenza di flussi intensi su brevi distanze, a poco serve la ricerca di prestazioni velocistiche importanti (i 150 od anche soltanto i 120 km/h), mentre molto più rilevante è la soluzione dei vincoli di capacità nei nodi e nelle tratte più cariche. Il che si può ottenere anche attraverso strumentazioni telematiche (come il controllo dinamico delle velocità) ampiamente sperimentate in molti paesi, con risultati positivi anche sul versante della sicurezza stradale; nonché con soluzioni innovative per l'Italia, ma da tempo in esercizio negli Stati Uniti d'America: come la realizzazione di corsie riservate ai mezzi ad elevato tasso di occupazione (autobus e car pooling), ovvero di corsie reversibili, destinate a funzionare in modo alterno al mattino ed alla sera: se ne possono prevedere sulla A4 (al posto della quarta corsia), ma anche sulla Rivoltana e sulla Paullese (magari come anticipazione di busvie gradualmente trasformabili in metropolitane di superficie).

La realizzazione di queste importanti opere attraverso l'imposizione di pedaggi potrebbe prestarsi allo sviluppo di politiche tariffarie «fini», finalizzate a fornire ai conducenti segnali di prezzo corretti, circa il consumo di risorse fisiche ed ambientali comportato dallo spostamento automobilistico. Tali politiche potrebbero tener conto anche dell'esistenza di mezzi di trasporto alternativi, venendo così di fatto a configurarsi come schemi di pricing a rete, orientati a modulare l'accesso alle zone dense dell'area metropolitana milanese.

4. Una rete stradale ordinaria più robusta

Accanto ai grandi problemi dell'accesso ai poli urbani, ed alle questioni relative alle grandi direttrici nazionali ed internazionali, la diffusione dello sviluppo urbano e della motorizzazione individuale pone oggi nuovi problemi anche alla viabilità locale, sempre più spesso chiamata a rispondere a spostamenti di profilo funzionale urbano. Ragionare su una corretta gerarchia di rete significa anche rispondere a queste componenti di mobilità, attraverso interventi capaci di servire la domanda esistente, senza costituire un ulteriore incentivo alla diffusione urbana.

E' un tema che si lega, fra l'altro, alle gerarchie funzionali derivanti dal potenziamento e dall'integrazione dei servizi ferroviari, per loro natura selettivi, e tali da fare emergere polarità urbane di significato sovralocale. Gli interventi sulla rete stradale ordinaria dovrebbero dunque inserirsi negli schemi di mobilità di specifici bacini intercomunali (l'Est Milanese, il Trevigliese, l'Ovest bresciano...), garantendo le dovute connessioni ai punti di elevata accessibilità, ma anche la difesa di aree non destinate allo sviluppo urbano od industriale.

E' il caso, ad esempio, della realizzazione di **nuovi ponti sull'Adda**, in forma di circonvallazioni urbane di Trezzo-Capriate, Vaprio-Canonica e Cassano d'Adda. Così come del **potenziamento**

della direttrice della «Cerca», destinata a collegare le aree di Melegnano, Paullo, Melzo, Gorgonzola, Agrate Brianza e ponti sul Lambro.

In tutti questi casi, il potenziamento delle direttrici dovrà configurarsi in modo tale da non indurre nuove tensioni urbanizzative sulle aree protette circostanti, come il Parco Adda, il Parco Agricolo Sud Milano e il Parco Intercomunale Molgora.

Ragionamenti in parte analoghi dovrebbero valere rispetto ad alcune direttrici più orientali, quali la SS11 fra Treviglio, Chiari e Brescia, la strada provinciale «Francesca», l'itinerario di collegamento fra Lodi, Treviglio e Bergamo.

Una maggiore ricucitura fra i diversi bacini locali, con caratteristiche di viale urbano e di connessione a breve raggio, dovrebbe anche essere ricercata nella prima corona milanese, risolvendo per esempio i problemi di attraversamento della linea ferroviaria Milano-Treviglio, esistenti a Segrate ed a Pioltello, e sfruttando alcune rilevanti riserve di capacità ancor oggi esistenti (per esempio la connessione S.Felice-Peschiera Borromeo).

5. Riassumendo

Riassumendo, le riflessioni relative all'effettiva genesi dei problemi di traffico nella Lombardia centrale tendono ad evidenziare una scarsa efficacia delle soluzioni oggi proposte, e a far ritenere utile lo sviluppo di uno scenario più integrato, formato da interventi di media importanza, connessi fra loro in un disegno unitario.

Tale scenario, che presenta l'evidente vantaggio di prestarsi ad un'implementazione per fasi (a partire dai nodi più congestionati), include interventi come:

- il **quadruplicamento ferroviario Milano-Treviglio**, che deve precludere all'istituzione del Servizio Ferroviario Metropolitano e Regionale, istradato verso il Passante milanese;
- il **potenziamento della linea ferroviaria Treviglio-Brescia-Verona**, anche con varianti di tracciato finalizzate ad innalzarne la velocità d'esercizio a 230÷250 km/h;
- il **potenziamento della linea ferroviaria Bergamo-Treviglio**, mediante graduale raddoppio e realizzazione di nuove stazioni o fermate;
- il **graduato prolungamento della rete metropolitana milanese** sino a Vimercate (MM2), Paullo (MM3), ed eventualmente sino a Segrate-Pioltello (nuova linea MM4);
- la realizzazione di una **terza carreggiata reversibile sulla A4 tra Bergamo ed Agrate**;
- il **potenziamento** (da finanziarsi eventualmente tramite pedaggio) delle **strade Rivoltana e Pallese**;
- il **potenziamento dell'itinerario della «Cerca»** (Melegnano-Paullo-Melzo-Agrate);
- l'**interconnessione tra Cerca e Binasca con scavalco di Melegnano**;
- la **riqualificazione della SS11 fra Treviglio e Brescia**;
- la **riqualificazione dell'itinerario Lodi-Treviglio-Brescia**;
- la realizzazione di nuove **connessioni interne alla prima corona metropolitana**.

Poiché per realizzare questi interventi sono necessarie ingenti risorse pubbliche e private, l'Associazione dei Comuni è disponibile a valutare, per alcuni interventi significativi, l'introduzione del sistema di pedaggio aperto.

Tale disponibilità è legata anche dalla possibilità di utilizzare una percentuale del pedaggio per intervenire su tutti i punti critici della mobilità del quadrante est di Milano e della Lombardia sulla direttrice Bergamo e Brescia.

Si tratta di interventi anche importanti, che richiedono indubbiamente, al pari di quelli qui criticati, adeguate valutazioni di ordine finanziario, economico ed ambientale. Esse si prestano tuttavia a fornire una interessante alternativa alle «grandi opere» oggi in discussione, che rischiano di risultare del tutto inefficaci rispetto alle importanti problematiche della mobilità della Lombardia centrale.

L'Associazione dei Comuni con profondo disappunto evidenzia la mancanza di dialogo con i vari attori istituzionali superiori, nonostante più volte sollecitati ad aprire un corretto e costruttivo confronto per mettere a disposizione le esperienze di chi risulta essere quotidianamente in prima linea rispetto ai vari e difficili problemi che si è chiamati a governare.

Sono state inviate richieste di incontro al Presidente e all'Assessore alle Infrastrutture della Regione Lombardia i quali, sino ad oggi, non hanno avviato alcun dialogo con i 34 Comuni dell'Associazione.

L'Associazione dei Comuni compirà ulteriori sforzi per confrontarsi con gli organi superiori e presentare le proprie proposte suffragate da elementi tecnici economici e viabilistici.

L'Associazione dei Comuni sin d'ora dichiara che non accetterà con rassegnazione nessun tipo di imposizione istituzionale con scelte unilaterali da parte della Regione e Provincia.

Non è auspicabile che ciò avvenga, confidiamo nella ragionevolezza dei vari attori per evitare forti incomprensioni istituzionali che porterebbero l'Associazione dei Comuni ad assumere, nel rispetto della Legge, tutte le iniziative per difendere le proprie ragioni e quelle dei cittadini che rappresentano.