



**TRASMESSO VIA EMAIL**

**C.a. Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, Struttura Programma Mobilità e Trasporti e Analisi Economico Finanziaria per lo Sviluppo delle Nuove Infrastrutture**  
Autorità Procedente per la VAS  
[infrastrutture\\_e\\_mobilita@pec.regione.lombardia.it](mailto:infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it)

**C.a. Direzione Generale Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo, Struttura Fondamenti, Strategie per il Governo del territorio e VAS**  
Autorità Competente per la VAS  
[territorio@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio@pec.regione.lombardia.it)

P.c. Alessandro Sorte, Assessore alle Infrastrutture e Mobilità  
[alessandro\\_sorte@regione.lombardia.it](mailto:alessandro_sorte@regione.lombardia.it)

P.c. Claudia Maria Terzi, Assessore all'Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile  
[segreteria\\_assterzi@regione.lombardia.it](mailto:segreteria_assterzi@regione.lombardia.it)

Milano, 20 luglio 2015

**OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI**

Egregi signori,

siamo a presentare le nostre osservazioni al Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (il Piano, da qui in avanti) nell'ambito della Procedura di VAS.

**1. L'indagine origine/destinazione del 2014**

Come rilevato dall'indagine origine/destinazione del 2014, e riportata nel Piano a pagina 27, il 43% di tutti gli spostamenti compresi i ritorni (fig. 2.3) si concentra in 4 ore su 24: dalle 7:00 alle 9:00 e dalle 17:00 alle 19:00. Questo fenomeno è dovuto agli spostamenti sistematici, per la grande parte casa-lavoro (fig. 2.4).

Viene anche rilevato che gli spostamenti “sistematici”, quelli “pendolari”, vengono effettuati per la grandissima parte con mezzi a motore privati: *“quasi due terzi sono effettuati con l'auto, mentre i mezzi pubblici raggiungono un valore pari a circa il 19% e i mezzi non motorizzati pari a circa il 13%”* (pag. 28).

Interessante però è notare la tendenza, rispetto alla precedente indagine del 2002, di un uso minore dell'auto e un maggiore uso del trasporto pubblico: *“il trasporto collettivo nel suo insieme ha registrato un incremento della propria quota parte (dal 14 al 19% circa), con una crescita della quota di uso del treno circa del 50%, mentre l'auto (conducente e passeggero) ha perso complessivamente circa 7 punti percentuali (dal 69 al 62% circa)”* (pag. 28).



### Scenari futuri

Come affermato nel Piano è probabile che vi sia una *“tendenza all’appiattimento delle ore di punta”* con nel contempo un *“maggiore uso dei mezzi pubblici e a una maggiore flessibilità negli spostamenti”*. L’emergere *“di nuove tipologie di attività potrà comportare una riduzione della rigidità degli spostamenti e l’incremento di movimenti di tipo “non sistematico”*.

La maggior concentrazione nelle aree urbane porterà a un nuovo modello insediativo *“concentrato sulle polarità e contribuendo a contrastare la tendenza all’insediamento diffuso e allo sprawling urbano”* (pag. 94).

La sintesi di queste analisi è che da una parte vi è una tendenza alla demotorizzazione della popolazione, dall’altra verranno sempre meno i picchi di flussi e quindi la congestione stradale. Queste premesse sono importantissime nel definire gli scenari futuri, le esigenze di mobilità e quindi le azioni di intervento conseguenti.

## 2. Inquinamento e mobilità

### IL PRIA – PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITÀ DELL’ARIA

Secondo il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti *“il livello della **qualità dell’aria**, che determina numerosi superamenti delle soglie di legge, rappresenta una delle principali sfide ambientali”* (pag. 100).

Secondo il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell’Aria (PRIA 2013): *“**il traffico veicolare rappresenta una delle principali fonti di NOX, CO, PM10 e PM2,5 in Lombardia, in particolare nelle aree urbane. E’ attribuibile al traffico veicolare il 27% e il 25% delle emissioni annue sia di PM10 che di PM2.5, con contributi maggiori da parte dei veicoli diesel e dei mezzi pesanti. Il traffico è inoltre responsabile del 41% delle emissioni di CO, del 55% di NOX, del 9% di COV e del 2,4% di SO2, nonché del 28% dei precursori dell’O3 e del 19% delle sostanze acidificanti. Nel comune di Milano e nel corrispondente agglomerato urbano milanese il contributo del traffico è superiore al 60 % delle emissioni complessive di NOx e superiore al 50% delle emissioni complessive di PM10. Tale contributo è simile a quello presente nel comune di Brescia e in quasi tutti gli altri capoluoghi”*** (pag. 116).

### L’ASPETTO PAESAGGISTICO E IL CONSUMO DI SUOLO

Un ulteriore aspetto che riguarda la mobilità e le infrastrutture è quello del consumo di suolo.

Lo stesso Piano riconosce che *“la Lombardia è caratterizzata da una grande **varietà dei territori** e da una **molteplicità dei paesaggi”***.

In particolare poi i *“**parchi e le aree protette regionali, nazionali e di livello europeo occupano una consistente porzione del territorio lombardo con caratteristiche di elevata naturalità e, talora, di alto grado di biodiversità, e costituiscono un presidio per la qualità ambientale della regione”*** (pag. 99).



Qualsiasi intervento infrastrutturale deve quindi tenere in considerazione questi aspetti paesaggistici in quanto l'elevata antropizzazione della nostra regione e l'urbanizzazione selvaggia e non regolata hanno provocato già enormi danni dal punto di vista paesaggistico e naturalistico.

### 3. Obiettivi del piano

Non possiamo che essere d'accordo con quanto dichiara il Piano a pagina 106 “*il trasporto collettivo dovrà consolidare l'andamento registrato negli ultimi anni in Lombardia, rafforzando il ruolo della ferrovia come ossatura portante del sistema su cui innestare le restanti componenti del trasporto pubblico e avrà nuove opportunità di crescita che devono essere colte puntando all'intermodalità e alla capacità di adattarsi alle esigenze di una domanda sempre più articolata. Per questo motivo è essenziale garantire un'espansione del servizio collettivo nello spazio e in ampi archi di servizio giornaliero mirati a raccogliere le più differenziate esigenze di mobilità complessiva*”.

Crediamo che un piano di medio-lungo termine debba saper incorporare le più recenti tendenze e farsi interprete del cambiamento. Il Piano deve e avere la forza di correggere quelle impostazioni strategiche che per ritardi nei processi decisionali e di finanziamento sono ormai superate e che vengono portate avanti creano solo danni economici e sociali andandosi a innestare in un tessuto sociale, demografico e urbanistico cambiato (un esempio clamoroso è rappresentato a Milano dal tunnel di via Gattamelata progettato per servire più direttamente il quartiere fieristico quando questo nei vent'anni di costruzione del tunnel stesso si è trasferito in un'altra area).

### 4. Le azioni e la coerenza del Piano, due esempi

Con una semplice concatenazione logica basata sugli assunti, le analisi sopra citate e sugli obiettivi del Piano stesso emerge che gli strumenti individuati non siano né coerenti né idonei.

Dopo anni di crescita della motorizzazione privata di massa, dell'insorgere del fenomeno dello *sprawling*, e conseguentemente del pendolarismo si assiste – finalmente – a una inversione di tendenza.

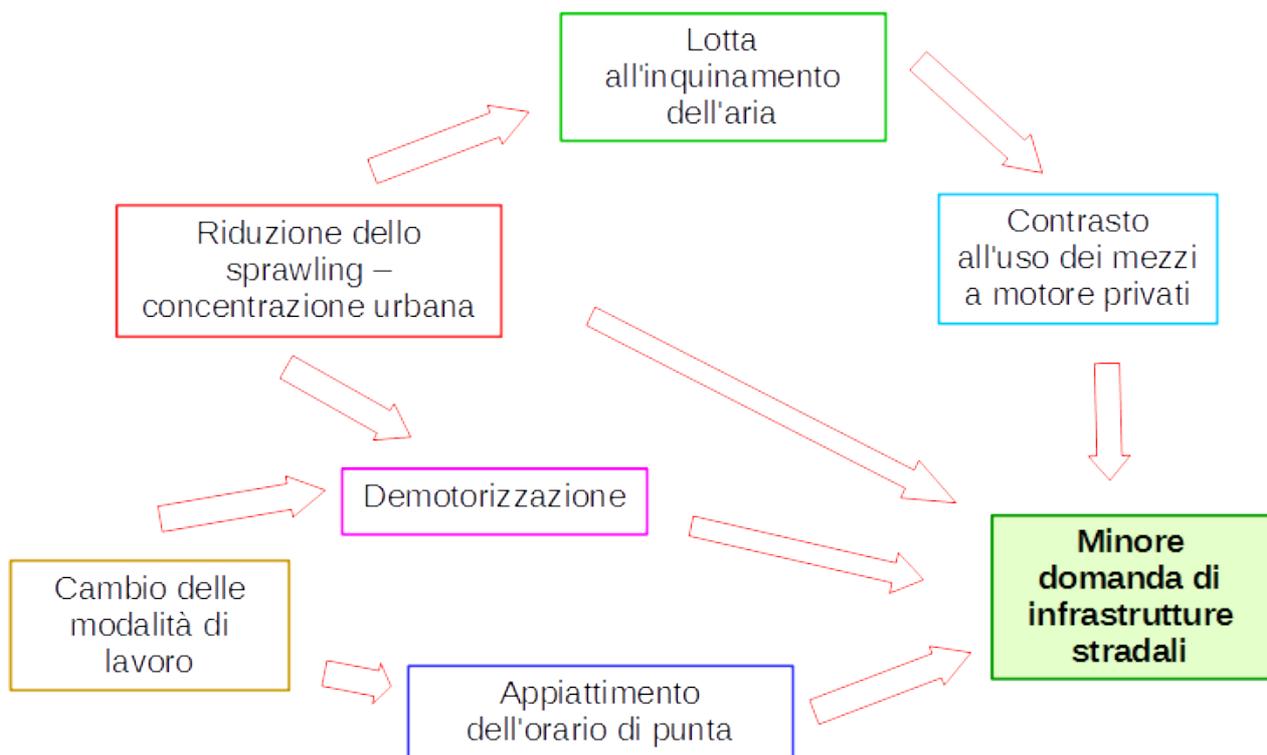
Le aree urbane tornano ad attrarre popolazione, la motorizzazione è costante, anzi in leggero calo, cambiano le modalità di lavoro e questo comporta una minore necessità di spostamento e una minore concentrazione oraria degli spostamenti stessi.

Allo stesso tempo, la popolazione urbana più consapevole degli effetti sulla salute dell'inquinamento chiede una lotta più incisiva contro lo smog – causato nelle nostre aree urbane per gran parte dalla motorizzazione su gomma.

Lo stesso Piano si pone come obiettivi l'ulteriore incremento della quota modale di trasporto pubblico a discapito di quella privata motorizzata.

E la stessa Regione si pone degli obiettivi ambiziosi per quanto riguarda la lotta all'inquinamento atmosferico: “*il PRIA prevede entro il 2020 di abbattere le emissioni fino al 41% di polveri fini (PM10 e PM2.5), al 49% degli ossidi di azoto (NOx), al 19% dei composti organici volatili e al 16% dell'ammoniaca*” (Claudia Terzi, assessore all'ambiente).

Questi fenomeni possono essere riassunti dal seguente schema a blocchi.



Eppure, nonostante queste premesse e conseguenze logiche, il Piano insiste nel privilegiare il trasporto privato motorizzato, punta all'ulteriore aumento della dotazione infrastrutturale stradale e autostradale e pone in secondo piano il trasporto collettivo. Citiamo quindi due casi significativi di questa incongruenza.

#### **SUPERSTRADA VIGEVANO-MILANO VS RADDOPPIO LINEA MILANO-MORTARA**

Ad esempio, a pagina 190 viene indicata come azione (F8) il raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara, che interessa Vigevano, con il prolungamento della linea S9 fino ad Abbiategrasso come intervento di “lungo periodo” con un finanziamento pari a 0 milioni di euro. Allo stesso tempo, la stessa direttrice stradale (Vigevano-Abbategrasso-Milano) viene definita come intervento di medio periodo (V21.1), con un finanziamento di 220 milioni su 420 e comporterebbe la creazione di una nuova superstrada con enorme consumo di suolo (pag. 223).

#### **QUINTA CORSIA A8 VS LINEA SUBURBANA S17**

L'azione di intervento F16 (pag. 192), “Riattivazione linea Garbagnate-Arese-Lainate”, che diventerebbe la linea suburbana S17 costa relativamente poco (30 milioni di euro) ed è vista come un intervento di medio periodo ancora da finanziare. Eppure sulla stessa direttrice sono stati trovati ben 220 milioni di euro per fare la quinta (!) corsia da Lainate e Milano (intervento V7, pag. 221).



Da un Piano coerente con le sue premesse e i suoi obiettivi ci saremmo aspettati l'esatto contrario: privilegiare il trasporto pubblico sostenibile in modo da portare velocemente i cittadini di Vigevano, Abbiategrasso, Lainate ecc. a Milano con una linea ferroviaria suburbana efficace ed efficiente, e poi interconnessi con le metropolitane e le linee di forza del TPL in modo raggiungere tutta la città, invece che aumentare l'infrastruttura stradale per incentivare più persone ad usare l'auto privata per raggiungere Milano (dove però la motorizzazione privata viene giustamente sempre più ostacolata da sempre più rigide regolamentazioni della sosta, ZTL e altre limitazioni di traffico...).

Anche perché analizzando i flussi di traffico emerge che il sistema infrastrutturale stradale della regione Lombardia è più che sufficiente al di fuori degli orari di punta. Questo dovrebbe portare, a livello strategico, a cercare di eliminare i picchi di traffico automobilistico spostando parte degli spostamenti sistematici – che sono più facilmente individuabili e intercettabili – su ferro (che è molto più efficiente in termini di passeggeri trasportati per consumo di spazio rispetto all'auto privata) e autobus piuttosto che ingrandire e dimensionare le infrastrutture stradali sulla base dei picchi di traffico.

## **5. La coerenza delle politiche regionali in tema di qualità dell'aria**

Come parte integrante di queste osservazioni alleghiamo la presentazione che questa associazione ha fatto durante l'audizione sul tema dell'inquinamento atmosferico e della qualità dell'aria il 12 febbraio 2015 alla VI Commissione Ambiente e Protezione Civile del Consiglio regionale.

Gli obiettivi del PRIA sono ambiziosi e condivisibili. Occorre che la Regione, che ha approvato il PRIA, dia seguito a politiche coerenti in modo che gli obiettivi possano essere raggiunti. Questo vuol dire che in tema di trasporti e mobilità gli interventi devono tenere conto di quegli obiettivi. In quest'ottica appare del tutto ingiustificata, ad esempio, l'incentivazione economica ai ciclomotori, mezzi di trasporto altamente inquinanti. Si rimanda alla presentazione allegata per gli approfondimenti sul tema.

## **6. Osservazioni: cancellare gli interventi infrastrutturali in nuove strade e nuove autostrade e dirottare i fondi previsti per gli interventi di mobilità sostenibile**

Durante l'audizione in Commissione ambiente sopraccitata, abbiamo anche fatto accenno alle teorie degli anni '60 (Downs-Thomson) e poi riprese più recentemente (Lewis-Mogridge) che dicono che tutti i nuovi investimenti nella costruzione di strade in un'area urbana congestionata avranno l'effetto di ridurre la velocità media del sistema di trasporto sia pubblico, sia privato in quanto il traffico si espande in ragione della disponibilità di spazio stradale ed è generalmente nota nel campo dei trasporti con il termine di traffico indotto come suggerito dalla "legge di ferro della congestione" di Anthony Downs.

Le teorie da noi citate in Commissione Ambiente il 12 febbraio 2015 sono anche riprese nella Sintesi non tecnica del Piano laddove si osserva giustamente che *“l'aumento dell'offerta e della capacità stradale, in mancanza di alternative competitive e di politiche specifiche, può tendere ad attirare viaggi da altri modi e/o a generare nuova domanda di trasporto, andando*



*progressivamente a incidere sulla nuova capacità introdotta, con conseguente incremento delle emissioni, della congestione e vanificazione dei possibili risultati positivi sulla qualità dell'aria" (pag. 20).*

Inoltre la creazione di nuove strade può rischia di fomentare nuovamente il fenomeno dello *sprawling*, che negli anni recenti è in diminuzione. Anche questo è ben esplicitato nella Sintesi non tecnica del Piano quando si dice che *"l'offerta stradale può rappresentare un fattore di innesco per ulteriori processi di urbanizzazione e fungere da stimolo per lo sprawl (un uso quotidiano dell'auto diminuisce la percezione dei costi marginali e aumenta la disponibilità ad insediarsi in localizzazioni non accessibili col mezzo pubblico generando così un circolo vizioso, che deve esser trattato in coordinamento con la pianificazione territoriale e urbanistica ai diversi livelli territoriali)"*.

Nella valutazione degli scenari fatta nell'allegato 2 del Piano "Documento di supporto per la definizione delle scelte del PRMT", emerge forte la disparità di investimenti fra infrastrutture stradale e quelle di trasporto pubblico. In particolare, per la infrastrutture stradali sono ipotizzati due scenari, laddove la spesa è 12,3 o 15,4 miliardi di euro, mentre per gli investimenti in strutture ferroviarie o di TPL i due scenari corrispondono 1,3 e 2,2 miliardi di euro (pag. 13-15). Lo sbilanciamento a favore delle infrastrutture stradale è di 10 volte maggiore rispetto agli investimenti in ferrovie e TPL!

Riteniamo quindi che vi sia una forte incoerenza fra le analisi e gli obiettivi del piano e le azioni poste in essere, che consistono per la maggior parte, come impegno di spesa, in opere stradali e autostradali. Inoltre riteniamo che siano stati sottovalutati gli effetti negativi dal punto di vista demografico, ambientale e paesaggistico di tali intervento evidenziati a pag. 20 e 21 della Sintesi non tecnica del Piano (che condividiamo in gran parte).

In coerenza con quanto analizzato dal Piano nelle sue premesse, e nelle sue analisi, dei suoi obiettivi, e alla luce degli obiettivi sulla qualità dell'aria del PRIA, chiediamo che dal Piano vengano stralciate le nuove infrastrutture stradali e autostradali previste (quasi 300 km) e i relativi fondi e finanziamenti liberati vengano utilizzati a sostegno del trasporto ferroviario regionale e suburbano, del TPL, della ciclabilità diffusa e della pedonalità.

In attesa di vedere accolte le nostre osservazioni, inviamo i nostri migliori auguri di buon lavoro e i nostri più cordiali saluti.

**Genitori Antismog**

Marco Riccardo Ferrari  
(Presidente)

**Allegato:** Presentazione Audizione Commissione Ambiente Consiglio Regionale del 12 febbraio 2015.