

1. Nello scorso mese di maggio l'Assessore provinciale Paolo Matteucci ha illustrato e consegnato ai membri del Comitato ristretto dell'Associazione dei Comuni per la mobilità sostenibile il documento "Est Milano. Crisi della mobilità e strategie di intervento. Oltre il progetto di autostrada, per un progetto di rete integrata con il territorio", documento già presentato in forma riservata alla Giunta Provinciale il 1° marzo 2006. Tale documento è stato oggetto di una prima valutazione da parte dei Sindaci in due riunioni tenutesi per i Comuni da Paullo a Melegnano il 7 giugno u.s e per i Comuni da Agrate a Melzo il 13 giugno u.s. I risultati delle prime riflessioni emerse, anche alla presenza del consulente Ing. A. Debernardi, vengono esposti in forma sintetica nel presente documento elaborato dal Comitato ristretto dell'Associazione per essere sottoposto alla Conferenza dei Sindaci.
2. I Comuni esprimono apprezzamento sotto il profilo del metodo, in quanto il documento consegnato dall'Assessore Matteucci si propone di suscitare un responsabile confronto tra Provincia e Comuni interessati. In tal modo si consolida un percorso iniziato con la nuova amministrazione provinciale insediatasi dopo le elezioni del 2004, che ha visto l'Associazione dei Sindaci e la Provincia di Milano esprimere uguale contrarietà sia al progetto preliminare della Bre.Be.Mi. (da parte della Provincia relativamente alla parte progettuale ricadente nel territorio provinciale) sia al progetto preliminare della tangenziale est esterna, come deliberati dalla Regione Lombardia e successivamente approvati dal CIPE. Ma la Provincia, in particolare nella persona dell'Assessore competente, e l'Associazione dei Sindaci hanno condiviso anche l'esigenza di verificare responsabilmente soluzioni alternative alle anzidette infrastrutture (segnatamente alla TEM, in quanto la sola tra le due ricadente integralmente nel territorio provinciale). A tal fine è stato anche avviato un tavolo tecnico di confronto – che ha poi, peraltro, lasciato spazio alla iniziativa provinciale concretizzatasi nel documento presentato dall'Assessore Matteucci – che ben potrà riprendere la sua attività, sulla base degli indirizzi politici derivanti dal confronto tra Provincia e Associazione dei Sindaci.
3. I Comuni esprimono, altresì, apprezzamento, sotto il profilo del merito, per l'approccio integrato alle criticità della mobilità nell'est milanese. Infatti, il documento, dopo avere evidenziato i principali limiti del progetto TEM e l'inadeguatezza di una ipotesi di soluzione della crisi della mobilità esclusivamente imperniata sulla realizzazione di detto progetto, propone *"un sistema di rete più articolato e integrato, realizzabile attraverso la riqualificazione della maglia viaria ordinaria"* e il potenziamento del trasporto pubblico, al fine di valorizzare al massimo le positive sinergie derivanti dall'integrazione di tali interventi.
4. Sempre nel merito il documento si articola in numerosi elementi di carattere programmatico, alcuni dei quali presentano considerevoli affinità con le ipotesi contenute nello studio **"Mobilità, territorio ed ambiente nella Lombardia centrale"**, redatto da Polinomia Srl per conto dell'Associazione dei Sindaci e presentato nel dicembre 2003. Le principali affinità riguardano:
 - Il fatto stesso che il documento sia stato redatto/esaminato da un ente pubblico competente in tema di programmazione territoriale, e che, come tale, possa inquadrare le questioni in termini più ampi e soddisfacenti di un progetto preliminare di un asse autostradale;
 - Il riconoscimento del carattere prevalentemente locale/metropolitano del traffico gravante sul nodo autostradale milanese e sulla rete stradale primaria della Provincia;
 - La diagnosi dello stato di sofferenza del trasporto pubblico locale su gomma, soggetto alla congestione del traffico privato e troppo debole nel servizio alle relazioni tangenziali;

- Il riconoscimento dell'esistenza di problemi di finanziamento sia per la TEM che per la Bre.Be.Mi.;
 - L'affermazione secondo la quale "... è necessario operare in una logica di miglior 'sfruttamento' delle infrastrutture esistenti e previste ...", anche mediante "... una distribuzione più equilibrata del traffico sulla rete e un maggior equilibrio tra le diverse modalità di trasporto ...", da ottenersi anche attraverso la riconfigurazione della rete di trasporto pubblico intorno alle linee di forza, e la realizzazione di nuovi nodi di interscambio;
 - L'impegno a garantire la contestualità dei progetti/investimenti sulla strada e sul trasporto pubblico;
 - La necessità di "... mettere in campo misure e interventi di mitigazione e compensazione ambientale ...";
 - La necessità di accompagnare i grandi progetti con coerenti politiche urbanistiche, che includano misure e politiche di salvaguardia, ma anche di sviluppo, definite con il consenso di tutti gli Enti Locali coinvolti (progetto infrastrutturale + piano d'area).
5. Il documento proposto prevede anche *"la necessità di un intervento infrastrutturale di portata più rilevante rispetto alla realizzazione di una strada ordinaria"* al fine di potenziare *"la direttrice tangenziale nord – sud"* del quadrante est della Provincia di Milano. Tale intervento si sostanzia nella previsione di *"una grande infrastruttura"*, secondo un progetto diverso rispetto a quello della TEM, come approvato dal CIPE. Le diversità riguardano prevalentemente la parte sud del tracciato, interessante i Comuni da Paullo a San Giuliano Milanese, anche sulla base di una più attenta considerazione dei nodi critici di Paullo e Melegnano. Peraltro, ogni utile approfondimento della proposta di tracciato autostradale presuppone che la stessa sia restituita ad una scala di maggiore dettaglio, in modo tale da potere procedere a più puntuali verifiche con i Comuni interessati.
6. I Comuni non nascondono che in molte parti (soprattutto nel tratto Agrate – Melzo) la nuova proposta non si differenzia in modo significativo dal progetto TEM, riproducendone le criticità già evidenziate dall'Associazione anche in atti ufficiali (i pareri espressi alla Regione sul progetto preliminare) e nei ricorsi proposti al TAR o, in via straordinaria, al Presidente della Repubblica, nei confronti del progetto preliminare approvato dal CIPE. Ma anche alcuni Comuni della tratta Paullo – San Giuliano Milanese e interessati dalla proposta dell'Assessore Matteucci hanno evidenziato alcune criticità. Peraltro i Comuni comprendono il serio sforzo operato dalla Provincia di individuare effettive soluzioni alternative ai problemi di maggiore rilevanza e, in ragione di ciò, ritengono che possa essere avviato un serio confronto, a partire dal documento proposto e sulla base delle seguenti indicazioni:
- a) la priorità, a partire dal cronoprogramma degli interventi, deve essere data ai lavori di riqualificazione della viabilità ordinaria, in modo da consentire risposte più celeri alle effettive esigenze di mobilità sul territorio; ugualmente prioritari, per le medesime ragioni, risultano gli interventi sul trasporto pubblico, compresi i prolungamenti delle linee metropolitane;
 - b) la valutazione del progetto di una nuova infrastruttura, la cui necessità verrà verificata, oltre e dopo il potenziamento delle infrastrutture esistenti, dovrà accompagnarsi alla rigorosa giustificazione del tracciato in relazione alle esigenze di traffico, alle dimensioni previste, alle modalità realizzative ed alle opere di inserimento ambientali– paesaggistico in relazione alle caratteristiche del territorio interessato.
 - c) La realizzazione di una infrastruttura viaria non può essere vincolata ai soli aspetti di carattere economico-finanziario, ma deve essere valutata rispetto ad un insieme articolato di elementi di carattere infrastrutturale, urbanistico, insediativo, ambientale, paesaggistico ed

- economico-finanziario. In particolare, gli interventi di inserimento ambientali– paesaggistico non potranno essere condizionati esclusivamente dall’equilibrio economico–finanziario dell’operazione di costruzione e gestione dell’infrastruttura, poiché non è accettabile che si facciano le sole opere di mitigazione che possano poi ripagarsi con la gestione dell’infrastruttura, dovendosi invece realizzare ogni opportuna opera di mitigazione, anche se comportante il reperimento di risorse ulteriori;
- d) la valutazione di scenari attendibili di traffico per l'intero territorio della provincia e delle province circostanti, valutando ipotesi alternative, anche in relazione alle realizzazioni in corso, programmate e previste per quanto riguarda le infrastrutturali stradali, la rete della viabilità ciclabile ed il trasporto pubblico;
- e) la contrarietà al progetto TEM già espressa dalla Provincia e dai Comuni, ed ulteriormente ribadita dal documento proposto, non può non condurre, anche in considerazione del mutato quadro politico nazionale, alla sospensione del procedimento disciplinato dalla legge – obiettivo sui progetti TEM e Bre.Be.Mi (che non ha alcun senso senza la TEM);
7. Nell’accogliere la proposta di confronto avanzata dall’Assessore Matteucci, a partire dal documento proposto e alla stregua del presente documento, risulta necessario pertanto riattivare il tavolo tecnico di confronto tra la Provincia e l’Associazione, che opererà a supporto e per l’attuazione degli indirizzi politici maturati sempre nel confronto tra Provincia e Associazione dei Comuni. In questo senso, appare importante che l’approfondimento muova dai seguenti temi (sia pure secondo una prospettiva adeguata al tavolo tecnico e quindi senza le pretese di un approccio di dettaglio):
- definizione di un quadro “strategico” condiviso circa l’assetto da dare alla rete di trasporto pubblico locale (prevalentemente su ferro e aggiuntivo su gomma);
 - identificazione di politiche urbanistiche congruenti;
 - valutazione della domanda potenzialmente attratta al sistema di trasporto pubblico potenziato;
 - stima dei carichi residui, da imputare alla rete stradale;
 - valutazione dei livelli di traffico conseguibili con diverse configurazioni dell’offerta stradale (struttura della rete, livelli tariffari, condizioni di accesso ai nodi di interscambio), alla luce anche dell’insieme degli interventi in fase di realizzazione e previsti dai documenti di programmazione regionale, provinciale, valutando quindi le possibili ridistribuzioni modali del traffico con conseguente dimensionamento del sistema “*a rete*”, considerato nel suo complesso;
 - valutazione delle condizioni di fattibilità economico – finanziaria del sistema stesso (costi di realizzazione, risorse generate dalla tariffazione, ecc.), oltre a quelle di carattere infrastrutturale, urbanistico, insediativo, ambientale e paesaggistico;
 - confronto completo e paritario tra diversi progetti di intervento, fondando ciascuna scelta e proposta di tracciato su motivazioni debitamente argomentate e sostenibili.
8. Si sottolinea infine che le soluzioni ai problemi della mobilità nell’est milanese dovranno tener conto anche di quanto i comuni dell’Area Martesana-Adda hanno elaborato all’interno del Piano d’area quale contributo derivante anche da un confronto con le Associazioni presenti sul territorio, e quindi alla luce delle posizioni emerse sia da parte dei Comuni sia da parte del FORUM delle Associazioni del territorio interessato dal tracciato.