

## **70.000 auto in più nell'assedio da traffico su Milano: TEM e BREBEMI rischiano di diventare il colpo di grazia per un sistema già al collasso**

**'I cittadini dell'Est Milanese non sono informati di cosa li aspetta, ma anche per Milano l'impatto delle nuove autostrade rischia di essere ingovernabile'**

**La VIA fatta secondo i dettami della legge obiettivo ha trascurato gli aspetti più sostanziali dell'impatto dell'opera: 'sottoporremo la questione alla Commissione Europea'**

Oltre ai costi economici, anche il prezzo ambientale delle nuove autostrade che verranno realizzate in Lombardia sarà molto salato, e a pagarlo saranno Milano e soprattutto i centri dell'hinterland milanese che già sono sopraffatti dalle colonne di auto e TIR che affollano strade come la Cassanese e la Rivoltana.

Dopo che per anni la BreBeMi e la TEM sono state magnificate come la soluzione di tutti i problemi viabilistici dell'Est Milanese, e a distanza di due anni dall'approvazione del progetto preliminare da parte del C.I.P.E., dal cappello della Regione sono finalmente usciti i risultati degli studi trasportistici relativi ai previsti effetti che le due autostrade produrranno sul traffico, e i dati sono sconcertanti.

La A4 e la Tangenziale Est di Milano avranno benefici assolutamente marginali ed effimeri, mentre ogni giorno la BreBeMi 'genererà' un nuovo flusso di traffico, raccolto dalla bassa bergamasca e bresciana, pari a 70.000 nuovi veicoli equivalenti, che per la massima parte confluirà a Milano percorrendo le strade Cassanese e Rivoltana, attraverso molti grossi centri dell'Est Milanese.

**'La BreBeMi è stata sempre presentata come autostrada necessaria ad alleggerire il traffico sulla A4 Milano-Bergamo e sulle tangenziali milanesi, ora i dati della Regione confermano che ciò non avverrà, e che invece verrà generato nuovo traffico nel cuore del nodo milanese'** dichiara Damiano Di Simine, presidente di Legambiente Lombardia.

La inadeguatezza del progetto preliminare approvato dal C.I.P.E e della VIA fatta sulla base di tale progetto è, secondo gli ambientalisti, una tara gravissima dell'intera operazione, che ha impedito ai cittadini di conoscere il dato più preoccupante, e cioè che le nuove viabilità determineranno sul territorio milanese problemi di traffico e inquinamento molto più gravi di quelli che avrebbero dovuto risolvere e che invece non risolveranno. Per questo sono in programma assemblee informative a Milano e nei comuni dell'Est milanese.

Il Coordinamento delle associazioni e dei comitati dell'Est Milanese lo scorso luglio ha chiesto alle autorità di Governo, Regione e Province sostanziali approfondimenti degli studi trasportistici, allo stato ancora largamente inadeguati:

- la viabilità ed i parcheggi di Milano sono sufficienti a far fronte al nuovo traffico che sarà 'generato' dalle due autostrade e che confluirà nella Città?
- Quale impatto produrrà tale traffico sull'inquinamento acustico ed atmosferico di Milano e dei comuni dell'Hinterland, e sulla salute e sulla qualità della vita dei cittadini?
- In quale misura le due autostrade potranno ostacolare il raggiungimento dell'obiettivo dichiaratamente perseguito dalla Regione, di spostare sul trasporto pubblico, soprattutto su ferro, la maggior parte del traffico privato?
- Visto l'incremento fisiologico del traffico nella provincia di Milano, e considerato che lo stesso Assessore regionale Cattaneo ha manifestato la volontà di promuovere consistenti insediamenti in corrispondenza dei futuri svincoli autostradali, quanto a lungo potranno durare i limitatissimi effetti positivi che dovrebbero essere prodotti dalle due autostrade?

Tutte domande, alle quali i promotori di tali autostrade un giorno o l'altro dovranno pur dare risposta.

**'Abbiamo già chiesto ai nostri legali di valutare quelli che a noi appaiono gravi e irresponsabili profili di illegittimità dei progetti di TEM e BreBeMi, e siamo fortemente intenzionati a sottoporre gli stessi quesiti alla Commissione Europea oltre che alla giustizia amministrativa: è evidente che le nuove arterie autostradali non rispondono al bisogno di sciogliere i nodi della mobilità lombarda, ma esclusivamente alle logiche delle cordate pubblico-private interessate ai cantieri e alla futura esazione dei pedaggi', conclude Di Simone.**