

Gorgonzola, 29 giugno 2007

RACCOMANDATA A.R.

Egregio Signor
MINISTRO DEI TRASPORTI
Piazza della Croce Rossa n. 1
00187 R O M A

Egregio Signor
PRESIDENTE DELLA
REGIONE LOMBARDIA
Via F. Filzi n. 22
20122 M I L A N O

Egregio Signor
ASSESSORE A INFRASTRUTTURE
E MOBILITÀ DELLA
REGIONE LOMBARDIA
Via F. Filzi n. 22
20122 M I L A N O

Egregio Signor
PRESIDENTE DELLA
PROVINCIA DI MILANO
Via Vivaio n. 1
20122 M I L A N O

RACCOMANDATA A.R.

Egregio Signor
PRESIDENTE DELLA
PROVINCIA DI BRESCIA
Palazzo Broletto
Piazza Paolo VI n. 29
25100 B R E S C I A

RACCOMANDATA A.R. Egregio Signor
**PRESIDENTE DELLA
PROVINCIA DI BERGAMO**
Via T. Tasso n. 8
24121 B E R G A M O

RACCOMANDATA A.R. Egregio Signor
**PRESIDENTE DELLA
PROVINCIA DI LODI**
Via Fanfulla n. 14
26900 L O D I

Egregio Signor
**PRESIDENTE DELLA
ASSOCIAZIONE DEI COMUNI
PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**
Piazza Vittorio Emanuele II n. 1
20066 M E L Z O

e p.c.
RACCOMANDATA A.R. Egregio Signor
**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DEI MINISTRI**
.....
..... R O M A

RACCOMANDATA A.R. Egregio Signor
MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
Piazzale Porta Pia n. 1
00161 R O M A

Oggetto: Tangenziale Est Esterna e collegamento autostradale Brescia-Milano

Lo scrivente Coordinamento ha avuto modo di esaminare gli studi fatti redigere dagli Enti che partecipano al procedimento preordinato alla definizione dell'accordo di programma per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese, e relativi ai prevedibili effetti di tale Tangenziale e dell'autostrada Brescia-Milano.
Non si può nascondere che la lettura di tali studi ha suscitato grande sconcerto. Essi contengono infatti dati che sono fondamentali per valutare se le due autostrade siano realmente efficaci per risolvere i problemi della viabilità, e per valutare le

ricadute che tali infrastrutture produrranno sulla rete stradale e sulla mobilità locali; rivelano cioè dati che sono fondamentali per valutare i progetti preliminari delle due autostrade, dei quali proprio per questo avrebbero dovuto costituire parte integrante e sostanziale: **è quindi sconcertante che tali studi siano stati redatti solo nel 2007, vale a dire quasi due anni dopo l'approvazione dei citati progetti preliminari da parte del C.I.P.E.**

Ma è ancor più sconcertante che vi siano ancora amministratori pubblici disposti a sostenere la necessità di realizzare le due autostrade, **nonostante che gli studi prodotti rivelino come si tratti di infrastrutture non solo inutili, ma addirittura controproducenti.**

Ciò premesso, in questa sede preme peraltro evidenziare che gli studi prodotti sono carenti da più di un punto di vista, e quindi è indispensabile che, prima della conclusione del procedimento relativo al citato accordo di programma, essi vengano approfonditi ed integrati.

a) Secondo i sostenitori delle due infrastrutture, il sistema costituito dall'autostrada Brescia-Milano e dalla Tangenziale Est Esterna di Milano dovrebbe servire a rendere più fluido e veloce il traffico automobilistico diretto a Milano, traffico che nel 2012, se le due nuove infrastrutture autostradali verranno realizzate, risulterà incrementato di circa 70.000 autovetture al giorno (dato, questo, che si ricava dalla tavola denominata "CONFRONTO SCENARIO 1B - SCENARIO MINIMO INTERVENTO - Ora di punta della mattina - Volumi differenza", contenuto nell'elaborato "Flussi TEM marzo/aprile 2007").

Nonostante questo, gli studi fatti redigere dagli Enti partecipanti all'accordo di programma non hanno minimamente valutato in quale misura, nel 2012, la rete stradale ed il sistema dei parcheggi della Città di Milano saranno in grado di far fronte a tale mole di traffico.

Affinché si possa valutare in modo compiuto la capacità delle due nuove autostrade di risolvere i problemi viabilistici dell'est milanese, risulta quindi indispensabile che prima della definizione dell'accordo di programma gli scenari vengano completati verificando l'effettiva capacità della rete stradale della Città di Milano di assorbire i flussi di traffico in entrata e in uscita generati dalle autostrade stesse, e verificando altresì quale sarà l'effettiva capacità di sosta offerta dal sistema urbano dei parcheggi, tutto questo anche alla luce delle iniziative preannunciate dall'Amministrazione comunale milanese, intese a disincentivare drasticamente l'ingresso degli autoveicoli entro i confini della Città.

b) Da questo punto di vista, poi, gli studi di cui si tratta inducono ad un'altra riflessione.

Come si è già accennato, dalle indagini e dalle simulazioni esperite dai tecnici incaricati emerge che nel 2012, se le due nuove autostrade verranno realizzate, mentre il traffico gravante sull'esistente Tangenziale Esterna di Milano verrà ridotto in misura insignificante (dal 6% all'8%), quello diretto a Milano risulterà incrementato di circa 70.000 autovetture al giorno.

Una mole di traffico così ingente, peraltro, non potrà non generare un gravissimo impatto ambientale, così come non potrà non peggiorare in misura considerevole la qualità della vita dei Milanesi, soprattutto di quelli che abitano e lavorano nella zona est della Città, che presumibilmente sarà quella maggiormente investita da tale flusso di autovetture.

Questo impatto ambientale non è stato preso in alcuna considerazione dai progetti preliminari approvati dal C.I.P.E.

Affinché si possano valutare adeguatamente le ricadute delle due autostrade, dunque, risulta indispensabile che prima dell'approvazione dell'accordo di programma venga prodotto uno studio di impatto ambientale che accerti quali effetti l'autostrada Brescia-Milano e la Tangenziale Est Esterna di Milano produrranno sull'inquinamento atmosferico ed acustico, nonché sulla qualità della vita e sulla salute dei cittadini di Milano.

c) Come già i progetti preliminari delle due autostrade, anche gli studi di cui si tratta evitano accuratamente di confrontare l'efficacia ed i costi di tali infrastrutture, con l'efficacia ed i costi delle altre infrastrutture che (quelle sì) potrebbero avviare a soluzione i problemi della mobilità dell'Est milanese.

A proposito di costi, non si può fare a meno di sottolineare che per poter essere attendibile qualsiasi studio deve considerare non solo i costi economici delle varie infrastrutture, ma anche quelli sociali, ambientali, ecc, e che fra i costi economici si deve tenere conto non solo di quelli necessari per la realizzazione delle opere e per la loro gestione, ma anche quelli prodotti dalle cosiddette "esternalità", come per esempio dei costi che è necessario sostenere per far fronte alle conseguenze dell'inquinamento prodotto dalle diverse infrastrutture (aumento delle malattie e della mortalità), costi che vengono scaricati interamente sulla collettività per garantire agli investitori un profitto che questi possano ritenere sufficientemente remunerativo.

Affinché si possa valutare in modo compiuto la convenienza delle due nuove autostrade, dunque, risulta indispensabile che prima della definizione dell'accordo di programma gli scenari vengano completati verificando gli effetti che sulla mobilità produrranno le infrastrutture ferroviarie in corso di realizzazione nell'area di studio e quelle di cui si prevede la realizzazione, ivi comprese quelle chieste dall'Associazione dei Comuni, verificando altresì gli effetti che potrebbero derivare dal potenziamento del pubblico trasporto. E risulta altrettanto indispensabile che venga effettuata un'analisi costi-benefici effettiva, completa e particolareggiata della Tangenziale Est-Esterna di Milano e dell'autostrada Brescia-Milano, quantificando non solo i costi economici diretti, ma anche i costi ambientali e sociali delle "esternalità" prodotte dalle due infrastrutture, costi che gravano interamente sulla Comunità e che vanno assolutamente considerati in un bilancio economico complessivo che confronti la presunta convenienza delle infrastrutture autostradali proposte rispetto alle infrastrutture ferroviarie in corso di attuazione, a quelle di cui si prevede la realizzazione e alle soluzioni trasportistiche richieste dall'Associazione dei Comuni.

d) Anche alla luce dei dati rivelati dal Quarto Rapporto di Valutazione del Gruppo Intergovernativo sul Cambiamento Climatico, compilato per conto dell'ONU dall'Intergovernmental Panel of Climate Change (IPCC), è evidente che l'obiettivo degli interventi relativi alla mobilità non può più essere quello di rendere il traffico privato più veloce costruendo nuove autostrade che generano ulteriore traffico privato, ma deve essere quello di diminuire drasticamente il numero di autovetture che ogni giorno intasano le nostre strade, e ciò è possibile solamente se si creano le condizioni affinché un numero sempre crescente di persone non sia più costretta ad utilizzare suo malgrado l'automobile per i propri spostamenti.

Affinché si possa valutare in modo compiuto se le due nuove autostrade si pongono in coerenza con tale obiettivo, appare dunque indispensabile che prima della definizione dell'accordo di programma gli scenari vengano completati verificando in quale misura l'eventuale realizzazione dell'autostrada Brescia-Milano e della Tangenziale Est Esterna di Milano sottrarranno risorse economiche ed utenza alle infrastrutture di trasporto pubblico proposte, e quindi in quale misura potranno ostacolare il raggiungimento dell'obiettivo di spostare sul trasporto pubblico, soprattutto su ferro, la maggior parte possibile del traffico privato.

Alla luce delle considerazioni che precedono, le Associazioni che costituiscono il Coordinamento Interprovinciale per la mobilità sostenibile chiedono dunque che prima di procedere alla definizione dell'accordo di programma per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese, gli studi fatti redigere dagli Enti partecipanti vengano approfonditi ed integrati secondo quanto fin qui indicato.

Restando in attesa di riscontro, distintamente si saluta.

Coordinamento Interprovinciale per la Mobilità Sostenibile