

## **Il Piano di Governo del Territorio**

**Le infrastrutture necessarie al progresso della città**  
*di Giampio Bracchi*

## Premessa: Come ci si sposta nell'area metropolitana milanese?

Non si può non inquadrare Milano se non all'interno della regione urbana milanese.

### *La mobilità nella Regione Lombardia.*

Con una popolazione residente di oltre 6,7 mln/abitanti<sup>1</sup>, sono più di 15 milioni gli spostamenti effettuati in una giornata tipo feriale dai lombardi, dei quali la maggior parte (95%) avviene all'interno dei confini regionali ed utilizzando un solo modo di trasporto.

Ci si sposta per ragioni che non sono i semplici spostamenti sistematici casa/lavoro e casa/università<sup>2</sup> ma anche per visitare clienti, parenti o conoscenti, per effettuare commissioni o per fare acquisti e svago (tab. 1).

*Tab. 1 - Mobilità sistemica e non sistemica (esclusi rientri a casa)*

<b>Ragione dello spostamento</b>	<b>%</b>
andare alla sede di lavoro	44
andare a scuola / università	9
<b>totale mobilità sistemica</b>	<b>54</b>
fare acquisti	11
svago / turismo / altri impegni	11
effettuare commissioni personali	9
accompagnare / andare da persone	7
visitare parenti amici	6
visitare clienti / riunioni d'affari	2
<b>totale mobilità non sistemica</b>	<b>46</b>

Fonte: Regione Lombardia, 2002

In questo quadro, analizzando la ripartizione modale, emerge il ruolo preponderante dei mezzi privati (auto e moto) che rappresentano in ambito regionale oltre l'85% dei segmenti<sup>3</sup> extraurbani ed il ruolo minoritario dei trasporti pubblici (tab. 2).

Solamente il 12,9% degli spostamenti avviene utilizzando i mezzi pubblici: nei 2/3 dei casi un solo mezzo pubblico e nella restante parte utilizzando due mezzi di trasporto (fatto salvo uno spostamento su 10 che si realizza combinando mezzo pubblico e mezzo privato).

In Lombardia lo scambio modale ha un ruolo estremamente marginale e solo l'1,5% degli spostamenti avvengono combinando il mezzo pubblico con quello privato.

In questo quadro Milano rappresenta - in termini di spostamenti che si concludono a Milano o che lì prevedono un cambio modale - tra le città lombarde, la realtà con il maggiore utilizzo dei mezzi pubblici (circa 50%). Più nel dettaglio il 40,3% avviene con un mezzo pubblico urbano (metropolitana, mezzo di superficie), il 5,8% con il treno e il 2,1% con un autobus extraurbano. Ed inoltre uno su dieci avviene con la modalità lenta (piedi, bicicletta) ed il restante 40% avviene con auto e moto.

### *La mobilità nella zona della Grande Milano: la Provincia di Milano come generatore/attrattore di traffico prevalentemente provinciale*

In questo contesto la Provincia di Milano, con quasi 3,5 milioni di spostamenti<sup>4</sup> attrae circa il 44% degli spostamenti regionali riferiti per la gran parte (90%) a spostamenti interni alla provincia

<sup>1</sup> Dato riferito alla popolazione residente con età superiore agli 11 anni.

<sup>2</sup> La mobilità sistemica (casa/lavoro, casa/università) rappresenta poco più della metà degli spostamenti.

<sup>3</sup> I segmenti costituiscono le frazioni di spostamento associate al singolo modo, pertanto più segmenti possono appartenere allo stesso spostamento.

<sup>4</sup> Esclusi i rientri a casa.

medesima ma con una quota significativa (10%) di spostamenti attratti da altre realtà extraprovinciali.

Questi spostamenti sono così ripartiti:

- Circa 800mila (il 23%) sono attratti dal Comune di Milano e si concentrano per oltre il 25% tra le ore 8 e 9 del mattino. Si arriva a Milano nella maggior parte dei casi in auto (60%), in treno per il 21% e con autobus extraurbani (8%)<sup>5</sup>. Chi ha scelto l'auto per andare a Milano nell'89% dei casi con essa arriva a destinazione e solo nell'11% dei casi interscambia con il sistema di trasporto urbano, per contro, chi arriva con i mezzi pubblici tende ad interscambiare con i mezzi pubblici urbani<sup>6</sup> (graf. 1);
- Circa 2,7 milioni di spostamenti riguardano movimenti attratti dalla Provincia di Milano ma non diretti al capoluogo: sono spostamenti verso i Comuni della Provincia attratti prevalentemente da altre realtà interne ai confini provinciali e che rappresentano una parte significativa (oltre 1/3) dell'insieme degli spostamenti che avvengono entro i confini regionali.

Analizzando la mobilità interna a Milano, gli spostamenti con origine e destinazione nel comune sono circa 1,7 milioni che generano a loro volta più di 1,8 milioni di segmenti, cioè di movimenti nei diversi modi di trasporto. Osservando la relativa ripartizione modale è rilevante la quota del trasporto pubblico (17% metropolitana, 26% mezzo di superficie), contro un uso dell'auto che scende al 34% dei casi, mentre il treno svolge un ruolo marginale (0,9%) per i movimenti interni al capoluogo.

Si attende di capire nel breve periodo come la politica dell'Ecopass introdotta da inizio anno modifichi questa ripartizione modale.

---

<sup>5</sup> La restante parte è divisa sulle altre modalità di trasporto.

<sup>6</sup> Nel 50% dei casi per chi arriva in treno e nel 71% dei casi per chi arriva con i trasporti pubblici extraurbani.

## L'evoluzione in atto nel sistema dei trasporti pubblici su ferro

### Lo sviluppo della rete della metropolitana di Milano

- ANNI '50 Lo sviluppo delle linee metropolitane di Milano ha le sue origini alla fine degli anni cinquanta, e precisamente nel 1957 quando, dopo molte esitazioni, accesi dibattiti e mezzo secolo di progetti, prendono il via i lavori per la costruzione della prima linea: un progetto pensato, per far fronte a problematiche di scala urbana con funzione di raccolta dei pendolari della prima periferia e di distribuzione all'interno del capoluogo.
- ANNI '60 Negli anni sessanta s'inaugurano le prime metropolitane: nel 1964 entra in esercizio la linea 1 nel suo primo tratto "Lotto –Sesto Marelli", estesa due anni dopo con la diramazione "Pagano – Gambarà", s'inaugura successivamente la linea 2 nel tratto "Caiazzo-Cascina Gobba". Alla fine degli anni sessanta la rete ha un'estensione complessiva di oltre 20km.
- ANNI '70 Negli anni settanta si raddoppia complessivamente la rete metropolitana con interventi di estensione delle linee esistenti (19Km), prevalentemente lungo la linea 2; estensioni con un ritmo analogo (17 km) proseguiranno negli anni Ottanta.
- ANNI '80 Si devono attendere l'inizio degli anni Novanta per l'inaugurazione della terza linea e delle sue successive espansioni, per complessivi 11km. Gli anni dal '92 ai giorni nostri sono caratterizzati da una continua estensione della rete esistente: nell'arco di 15 anni si sono inaugurati 7km di linee metropolitane: tra questi l'intervento più significativo è l'estensione della linea 1 da Molino Dorino fino al nuovo polo fieristico di Rho-Fiera (2005).
- 2005 La rete alla fine del 2005 aveva raggiunto un'estensione di circa 75km e, con i lavori in corso per la realizzazione delle estensioni della linea 2 e 3<sup>7</sup>, arriverà entro il 2010 ad un'estensione di 83km.
- 2008 Sono in una fase progettuale/autorizzativa/realizzativa gli interventi per le linee 4 e 5 e per il prolungamento delle linee 2 e 3.

Tab. 7 - L'estensione della rete metropolitana milanese dal 1957 al 2010

Periodo	Estensione rete (km)	% periodo sul totale
1957-'69	20,1	24
1970-'79	19,2	23
1980-'89	17,1	21
1990-'99	13,8	17
2000-'06	4,4	5
In corso, attivazione 2010	8,6	10
<b>TOT</b>	<b>83,2</b>	<b>100,0</b>

Fonte: elaborazione su dati ATM, [www.sottomilano.it](http://www.sottomilano.it)

*Conclusioni:* in media si realizzano tra i 16-20km di prolungamenti / nuove linee ogni decennio, con un ruolo significativo ma con una valenza "non strutturale" rispetto al fenomeno dello sviluppo insediativo della regione metropolitana milanese.

<sup>7</sup> Sono in corso i lavori per l'estensione della linea 2 da Famagosta ad Assago (fine prevista nel 2008) e della linea 3 da Maciachini a Comasina (inaugurazione prevista per il 2010).

## *Il completamento del Passante ferroviario ed il Servizio Ferroviario Suburbano*

ANNI '60 Gli anni sessanta, oltre a rappresentare il periodo dell'inaugurazione delle prime linee metropolitane, coincidono anche con la dismissione delle linee tranviarie extraurbane, ma non è ancora chiaro che cosa andrà a sostituirle, considerando che la domanda per questo tipo di spostamenti è ancora oggi assai rilevante. Sono quelli gli anni in cui, per contro, si comincia a dibattere di ferrovie metropolitane avviando una discussione che inizia a riconoscere Milano come nucleo centrale di un'area vasta.

ANNI '70 Nel 1974 la Regione Lombardia avvia i primi studi per l'organizzazione del trasporto ferroviario regionale, nei quali viene attribuito al passante ferroviario il compito di distribuire i flussi provenienti dall'esterno, con un ruolo non più urbano ma di collegamento tra i principali centri della regione, con un servizio metropolitano regionale allo scopo di diminuire il traffico pendolare su gomma e di distribuire i viaggiatori in città senza gravare sulle linee urbane. L'idea di fondo, come indica il nome, è di consentire la realizzazione di collegamenti ferroviari "passanti" da un punto all'altro del territorio, evitando la sosta nelle stazioni di testa, con grandi vantaggi dal punto di vista funzionale.

ANNI '80 Nel 1983 viene stipulata la Convenzione Generale tra Regione Lombardia, Comune di Milano, Ferrovie dello Stato e Ferrovie Nord Milano e viene affidato a Metropolitana Milanese S.p.A il compito di progettare e realizzare la tratta di circa 10 km che comprende sei stazioni sotterranee e una in superficie; l'anno successivo si dà avvio al primo cantiere con lo scavo della stazione Repubblica.

Il lungo periodo che intercorre tra l'ideazione del Passante e il suo completamento è dovuto principalmente alla discontinuità nella disponibilità dei finanziamenti.

2004 Nel **dicembre 2004** il primo treno entra nella nuova stazione di Milano Porta Vittoria. Dopo oltre vent'anni di lavori ed un investimento di circa 890 milioni di Euro<sup>8</sup> il tratto urbano del Passante Ferroviario milanese è finalmente completato. In tale occasione viene avviato il nuovo *Servizio Ferroviario Suburbano* (SFR) di assoluto rilievo per la mobilità in ambito milanese-lombardo. Un servizio, sulla scorta di esempi di successo che caratterizzano grandi metropoli europee come la RER di Parigi o i servizi S-bahn di Berlino, Monaco, Zurigo e Copenhagen, costituito da un sistema di linee ferroviarie suburbane — le linee *S* — per muoversi più agevolmente da e per l'hinterland del capoluogo in un raggio di 30 chilometri.

ANNI '90 Delle linee previste dal Sistema Suburbano, otto sono entrate in funzione a fine 2004 e, secondo le previsioni di RFI, dal 2008 diventeranno dieci, con l'apertura dei collegamenti tra il cuore della Brianza con Milano: la *S7* Besana – Monza – Milano e la *S8* Lecco – Monza – Milano. Entro tale data le attuali ferrovie suburbane (*S1* ed *S2*) si prolungheranno sino a Lodi e Pavia per uno sviluppo complessivo di quasi 500 km di linee suburbane.

---

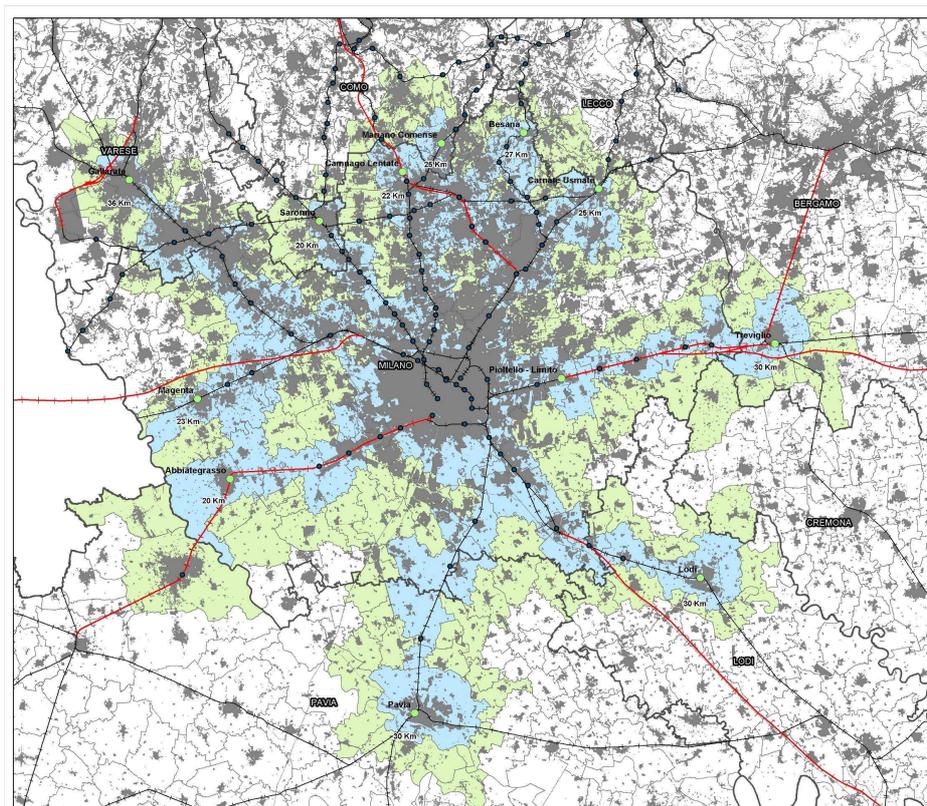
<sup>8</sup> Investimento relativo alla tratta urbana (dato RFI, Regione Lombardia).

Tab. 9 - Le linee S previste a Dicembre 2008

LINEA	PERCORSO	KM	GESTORE
S1	Saronno – Lodi	55,4	LeNORD
S2	Mariano Comense – Pavia	64,1	LeNORD
S3	Saronno – Milano Cadorna	23,6	LeNORD
S4	Camnago – Seveso –Milano Cadorna	21,2	LeNORD
S5	Varese – Gallarate - Pioltello	71,3	Trenitalia
S6	Novara – Treviglio	83	Trenitalia
S9	Seregno – Milano San Cristoforo	35	Tilo
S10	Milano Bovisa –Milano Rogoredo	12,3	LeNORD
<b>TOTALE</b>		<b>497,4</b>	

Fonte: Trasporti in Lombardia, n°54, gennaio 2007

Le linee S a completamento del Passante



**Regione Lombardia**  
Territorio e Urbanistica  
**Servizio Ferroviario Regionale:  
Linee "S" ;**

**Legenda**

- Stazioni Terminali Linee "S"
- Stazioni
- Ferrovie Esistenti
- Ferrovie di Progetto
- Province
- Comuni
- Urbanizzato
- Comuni direttamente interessati dalle Linee "S"
- Comuni adiacenti

Elaborazione:  
D.G. Territorio e Urbanistica  
Fonte Dati Cartografici:  
Regione Lombardia - D.G. Territorio e Urbanistica  
Sistema Informativo Territoriale

## L'avvio del Sistema dell'Alta Velocità / Alta Capacità e i suoi effetti sul sistema milanese dei trasporti

ANNI '90 Con la risoluzione del Consiglio d'Europa del 17 dicembre 1990 in cui s'individua la rete continentale dei treni ad alta velocità (*Trans Europe Network*) si apre il capitolo nuovo per le ferrovie nazionali, destinato ad avere importanti effetti anche sulla rete milanese e lombarda. L'obiettivo è quello di agire su direttrici ad alta intensità di traffico, allo scopo di aumentare l'offerta di trasporto attraverso la costruzione di un sistema ferroviario ad alta capacità. Inoltre, lo sviluppo delle potenzialità del nuovo sistema avrà ricadute positive sul traffico locale e regionale di passeggeri e su quello delle merci, grazie al decongestionamento delle linee esistenti. La nuova infrastruttura consentirà un miglioramento dell'offerta di trasporto ferroviario per i passeggeri e le merci, e costituirà uno strumento decisivo per il processo di riequilibrio modale tra ferro e strada.

2009 In Italia le linee attualmente in fase realizzativa riguardano la direttrice Torino – Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli per complessivi 890 km<sup>9</sup>, con un investimento realizzato ad oggi di oltre 22 miliardi di Euro<sup>10</sup>. Le prime attivazioni sono avvenute tra la fine del 2005 e l'inizio del 2006 con la Roma – Napoli e la Torino – Novara (per complessivi 288 km), ma il sistema raggiungerà la sua piena operatività nel 2009 con il completamento e l'attivazione delle tratte Novara – Milano, Milano – Bologna e Bologna - Firenze.

Il Sistema AV-AC



Fonte: [www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it)

In questo quadro complessivo, la Lombardia si pone come uno degli snodi principali del Sud Europa, elemento fondamentale dell'asse Mediterraneo Occidentale-Pianura Padana-Austria Est Europa nonché importante via di attraversamento alpino.

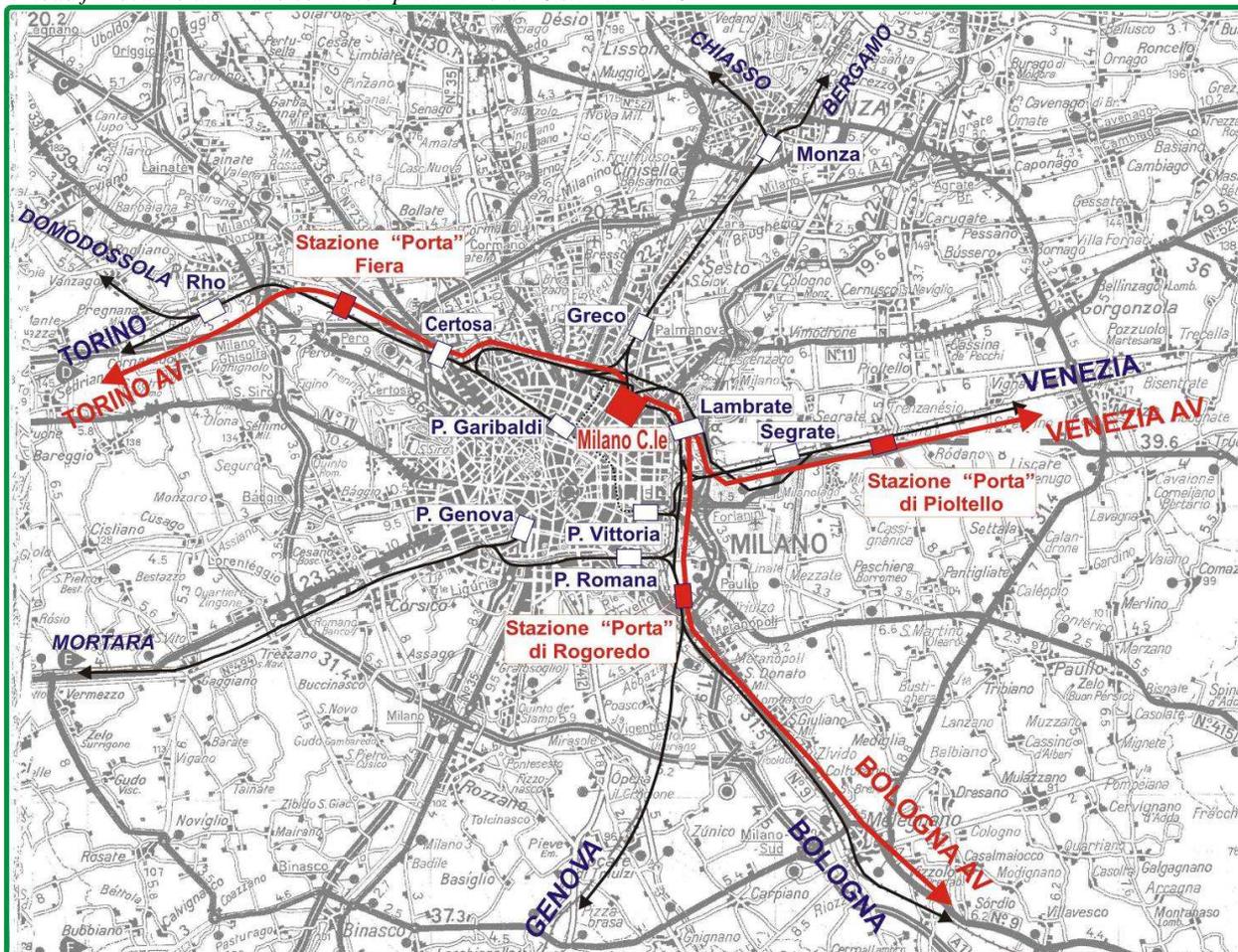
In tale contesto in ambito regionale è stata colta l'occasione della realizzazione delle nuove linee veloci come opportunità per aumentare la capacità della rete e le relazioni tra il sistema AV / AC e il Servizio Ferroviario Regionale, soprattutto quella afferente ai treni regionali e comprensoriali.

<sup>9</sup> Di cui 254km riguardanti l'adeguamento della Direttissima Firenze – Roma (operativa dagli anni '80).

<sup>10</sup> Dato a gennaio '07, fonte [www.tav.ferroviedellostato.it](http://www.tav.ferroviedellostato.it).

Focalizzando l'attenzione sulle linee che entro il 2010 entreranno in esercizio<sup>11</sup>, il primo impatto sarà la significativa riduzione dei tempi di viaggio portandoli sotto una soglia che consentirà spostamenti di A/R giornalieri senza pernottamento da Milano fino a Napoli. Infatti, da Milano in un'ora si raggiungeranno Torino e Bologna; in due ore Firenze e Zurigo, in tre Roma e in quattro Napoli e Basilea. Questa rilevante variazione di accessibilità ferroviaria collocherà Milano al centro di una rete di città di media e grande dimensione, accentuandone il ruolo di rilevante polo dell'Europa meridionale.

Il Nodo ferroviario di Milano con il completamento del Sistema AV-AC



Fonte: RFI

Un ulteriore effetto atteso con l'entrata in esercizio delle linee AV/AC riguarda i suoi possibili effetti sulla mobilità. Secondo recenti studi (LIUC / Gruppo Clas, 2006), pur non essendovi dati disponibili, ma osservando le sperimentazioni già condotte all'estero, i sistemi ad alta velocità evidenziano come i treni veloci si caratterizzano per un elevatissimo potenziale attrattivo verso gli altri modi di trasporto, inducendo inoltre allo spostamento molti passeggeri che altrimenti avrebbero rinunciato al viaggio.

Significativo sarà al riguardo l'impatto da attendersi sul sistema dei collegamenti aerei Milano - Roma e Milano - Napoli e sulla presumibile ridefinizione del ruolo dello scalo di Linate.

Infine, un ulteriore impatto dell'entrata in esercizio del sistema AV/AC, in termini di mobilità, si verificherà nel sistema stradale e autostradale, caratterizzato da una situazione di forte congestione e non competitivo con il treno sulle distanze medio lunghe in termini soprattutto di tempo di spostamento e di opportunità di impiego del tempo stesso durante il viaggio soprattutto per gli spostamenti business o turistici.

<sup>11</sup> Tratte AV Torino - Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli e traforo svizzero del Lötschberg.

## **Quali opportunità per il Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano.**

Per ciò che riguarda l'accessibilità complessiva del territorio metropolitano milanese, l'impatto conseguente all'attivazione dei servizi ad alta velocità, deve essere visto congiuntamente alla completa attivazione del servizio di trasporto ferroviario (SFR) legato al completamento del passante, che, come abbiamo visto, avverranno entro i prossimi due / tre anni.

A fronte di tale nuovo scenario di accessibilità ferroviaria della realtà milanese, non esistono ad oggi stime e valutazioni quantitative dell'impatto di tale sistema in termini di mobilità. Se si pensa che attualmente la ferrovia rappresenta solamente il 5% dei circa 15 milioni di spostamenti quotidiani in Regione Lombardia, è evidente come esista un bacino di domanda potenziale per i servizi ferroviari che, se resi più affidabili ed efficienti, potrebbero incrementare significativamente la propria quota: è pertanto plausibile ipotizzare un forte incremento della quota del *Servizio Ferroviario Regionale* sulla mobilità regionale, generato certamente da un potenziamento dell'offerta in termini di frequenze, ma anche dalla migliore percezione del servizio da parte dell'utenza, in termini d'integrazione, facilità di utilizzo, affidabilità e flessibilità d'uso.

È questa un'occasione straordinaria per una metropoli sempre più luogo di flussi di spostamenti e di relazioni, un importante strumento per aumentare ed estendere l'accessibilità a luoghi e territori che fino ad oggi risultavano distanti, in termini di tempo consumato e di distanza da percorrere, o raggiungibili esclusivamente con il trasporto privato: una straordinaria occasione per incrementare opportunità di socialità, sia culturali che lavorative. Nell'arco dei prossimi due / tre anni le infrastrutture che entreranno in funzione, da questo punto di vista, potranno estendere notevolmente le possibilità di spostamento e l'accessibilità tra territori fino ad oggi ritenuti distanti e potranno costituire una nuova ossatura della realtà metropolitana milanese.

È auspicabile che le politiche pubbliche del Piano di Governo del Territorio, cogliendo l'opportunità di riequilibrio territoriale che il sistema del ferro viene ad offrire, accompagnino questo nuovo disegno con adeguate politiche di sviluppo e riequilibrio insediativo con interventi mirati in ambito comunale e della regione urbana milanese, che valorizzino le realtà maggiormente servite dal trasporto pubblico su ferro come luoghi delle nuove centralità del territorio.

Il Piano di Governo del Territorio sull'esempio di altre significative esperienze italiane e europee (Roma, Torino, Parigi, Copenhagen, Berlino) ha l'opportunità di cogliere l'occasione di questa "*cura del ferro*", avendo il coraggio, nella formazione del piano, di selezionare le principali zone edificabili, fra quelle raggiunte dalla rete su ferro esistente e programmate.

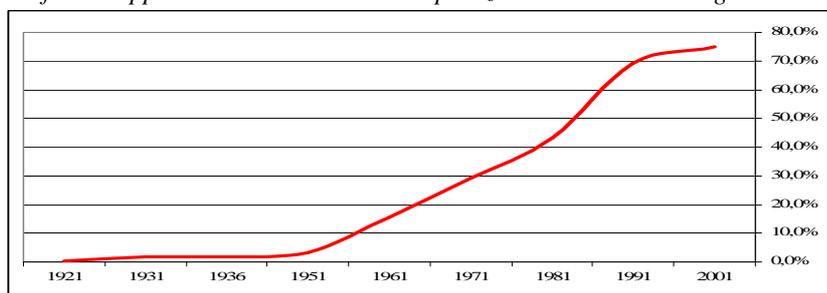
Ragionando in termini di trasferimenti di diritti volumetrici si possono individuare criteri per il trasferimento delle edificabilità da aree urbanizzare, ma non collegate alla rete del ferro, su altre aree prossime alle stazioni. In pratica l'edificabilità deve nascere dalla garanzia dell'accesso al trasporto collettivo: raggiungendo l'obiettivo di nuovi risultati funzionali e di significative riduzione dell'impatto ambientale generato da una eccessiva mobilità privata.

## Alcune riflessioni in merito al settore autostradale: inquadramento e proposte per Milano

Analizzando l'evoluzione storica del rapporto tra parco circolante e popolazione residente<sup>12</sup> in Regione Lombardia si osserva come a partire dal dopoguerra ai giorni nostri si è registrato un significativo e costante incremento sia in termini assoluti che in termini relativi del numero di veicoli circolanti. Se infatti ai primi anni '50 il rapporto veicoli/residenti era di tre su cento, questo rapporto è salito a quindici all'inizio degli anni '60, a trenta all'inizio degli anni '70, a oltre quaranta all'inizio degli anni '80, a settanta all'inizio degli anni '90 ed, all'inizio del nuovo secolo, si registra una media di tre veicoli ogni quattro residenti (graf. 2).

Al 2005 tale rapporto è ulteriormente cresciuto con 76,4 veicoli (di cui 58,9 sono autovetture) ogni 100 residenti. A Milano città con una popolazione residente di 1,3 milioni di abitanti e 965mila veicoli tale rapporto è leggermente inferiore con 73,8 veicoli (di cui 56,6 autovetture) ogni 100 residenti, ma comunque rilevante in considerazione del fatto che la realtà milanese è quella di una delle città italiane con la più estesa dotazione d'infrastrutture per il trasporto pubblico di massa.

Graf. 2 - Rapporto Parco Veicolare / Popolazione residente in Regione Lombardia periodo 1921-2001



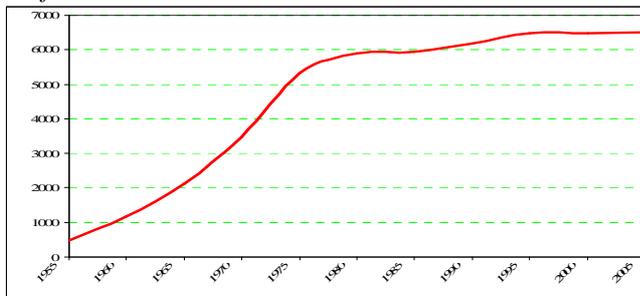
Fonte: Elaborazione su dati ACI, Direzione Studi e Ricerche, <http://www.aci.it>

Questi pochi dati rappresentano il trend in corso che vede una forte crescita della mobilità individuale alla quale per contro non ha fatto fronte un adeguato incremento nella dotazione infrastrutturale.

Limitando l'analisi al settore autostradale, si evidenzia come questo abbia registrato una crescita significativa nel ventennio '55-'75<sup>13</sup>, ha continuato a svilupparsi fino al 1980<sup>14</sup> ma a partire da tale periodo si siano registrati modesti incrementi (nell'ordine dei 600 km negli ultimi venticinque anni) per arrivare agli attuali 6.500 km.

Se si raffronta lo sviluppo della rete autostradale in rapporto al parco veicoli circolanti si può osservare come in tale periodo (1980-2005) il parco circolante è passato da 27 a 45 milioni di veicoli, con un rapporto tra km di rete e milioni di veicoli che è passato da 218 a 144, portando la rete in una situazione di saturazione particolarmente significativa in corrispondenza delle principali conurbazioni (graf. 3).

Graf. 3 - Evoluzione della rete autostradale dal 1955 al 2005 (km)



Fonte: AISCAT

<sup>12</sup> Fonte Istat, ACI.

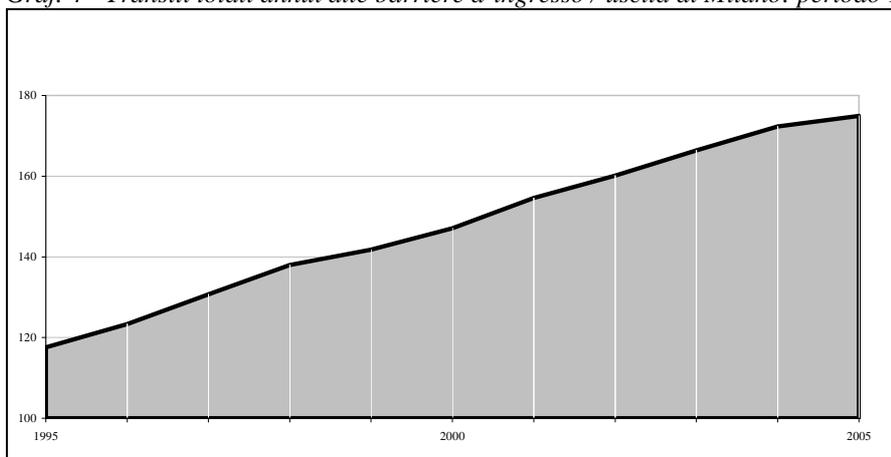
<sup>13</sup> Arrivando ad uno sviluppo di oltre 5.300 km.

<sup>14</sup> Sviluppo di 5.900 km.

Focalizzando l'attenzione sul nodo autostradale milanese si osserva come questo continui a svolgere la doppia funzione di principale arteria di distribuzione dei traffici provinciali e di transito per collegamenti extraprovinciali ed extraregionali. L'ultimo ampliamento della rete autostradale in Provincia di Milano risale al 1995 con l'inaugurazione della Tangenziale Nord, sono attualmente in corso i lavori per la viabilità di accesso al polo fieristico di Rho-Pero e per il collegamento Boffalora-Malpensa, le cui ultimazioni sono prevista per il 2008.

Tale dato appare particolarmente significativo se confrontato con i transiti totali annui alle barriere in ingresso/uscita da Milano che, nell'arco degli ultimi dieci anni, hanno segnato incrementi nell'ordine del 50% (graf. 4).

*Graf. 4 - Transiti totali annui alle barriere d'ingresso / uscita di Milano: periodo 1995-2005 (milioni di transiti)*



Fonte: elaborazione su dati Milano-Serravalle – Milano Tangenziali

Le principali opere previste per alleggerire il traffico presente sull'attuale rete autostradale sono ad oggi ancora in una fase progettuale, nonostante se ne discuta da alcuni lustri. È emblematico al riguardo il caso del collegamento pedemontano lombardo il cui primo progetto è stato elaborato quarant'anni or sono su iniziativa di Province, di Camere di Commercio, e dei Comuni capoluogo di Varese, Como, Milano, Bergamo e Lecco, mentre è stata ottenuta l'approvazione su un tracciato condiviso da parte di tutti gli Enti territoriali interessati solo nel 2005.

Se da un lato il processo per arrivare al consenso in merito al tracciato di una nuova arteria autostradale è risultato così lungo ed appare oggi avviarsi ad una fase di definizione condivisa, per contro, per far fronte alla richiesta di ulteriore capacità infrastrutturale, nel corso di questi anni si sono aperti all'esercizio o comunque sono in fase realizzativa miglioramenti significativi delle tratte autostradali esistenti nei punti maggiormente congestionati. Infatti, da fine 1999 è aperto al traffico l'ampliamento lungo l'autostrada A8 dei Laghi da Milano Fiorenza a Gallarate<sup>15</sup>, sono in corso i lavori di ampliamento a quattro corsie dell'A4 nel tratto Milano Est – Bergamo, della terza corsia lungo l'A7 Milano-Genova tra il fiume Po e l'A21. Ulteriori ampliamenti in fase approvativa riguardano l'A4 nel tratto Boffalora – Milano Ghisolfi e l'A9 Lainate – Como – Chiasso.

Complessivamente, l'insieme degli interventi d'ampliamento riguardano un quarto della rete autostradale in Lombardia e rappresentano per ora la principale risposta per questa crescente domanda di mobilità.

<sup>15</sup> Rispettivamente a quattro corsie nel tratto Milano Fiorenza – Lainate ed a tre corsie nel tratto Lainate – Gallarate.

## Un nuovo ruolo per le Tangenziali di Milano

Un'ultima considerazione per quanto riguarda la mobilità lungo il sistema delle tangenziali di Milano.

È fuori discussione che anche nelle più ottimistiche previsioni di riequilibrio modale e di realizzazione delle auspiccate nuove tratte autostradali di "gronda" (Pedemontana, Completamento Tangenziale Nord, Tangenziale Est Esterna, Asse Basso Padano) le Tangenziali di Milano continueranno ad avere un ruolo centrale per la mobilità non solo provinciale ma anche regionale: è pertanto necessario avviare una riflessione su un possibile "potenziamento" di tale infrastruttura ed in particolar modo della Tangenziale Ovest.

Ma tale intervento non deve essere un puro progetto d'infrastruttura, essendo le tangenziali di Milano uno degli elementi che ha contribuito allo sviluppo dell'area metropolitana milanese, deve essere l'occasione per un ripensamento insediativo e ambientale di tale opera, coniugando riqualificazione e potenziamento fisico e tecnologico dell'opera con un ridisegno degli insediamenti lungo tale infrastruttura e di valorizzazione ambientale dei territori attraversati.

