



**LEGAMBIENTE**

Busto Arsizio

Busto Arsizio, due ottobre duemilasei.

**Lettera aperta agli Amministratori pubblici,  
ad Autostrade Spa,  
ai Cittadini dell'area metropolitana milanese,  
a tutti gli Utenti della Autolaghi,  
ai Tecnici, ai Politici ed agli Ambientalisti.**

## **L'ONERE AMBIENTALE DI INQUINAMENTO: IL PROBLEMA DELL'AREA MILANESE E DELLE AUTOSTRADE MILANO-LAGHI.**

Questa breve esposizione è motivata dall'esigenza di attuare una reale politica di riequilibrio della mobilità verso e da Milano. Sono mesi recenti quelli che, dopo l'elezione di Letizia Moratti a Sindaco, hanno portato alla ribalta dei media popolari la possibile implementazione di una tariffa di accesso, circolazione e parcheggio nella città capoluogo regionale, rivolta ai mezzi su gomma. Poiché non è questa la sede per dibattere le enormi problematiche della recente storia meneghina, mi limiterò a prendere atto che esiste un problema di mobilità riferito all'andirivieni tra Milano e le altre aree urbane, collocabili nella cosiddetta cintura metropolitana.

Tra le aree esterne di Milano, quella più interessante è la parte nordoccidentale, detta Alto Milanese. Per la stessa ragione anzidetta, non spiegherò perché sia così tanto interessante dal punto di vista viabilistico, limitandomi a evidenziare alcuni pilastri di tale sentenza. Inoltre è la più interessante perché questo testo si origina da tale area geografica e in essa va a trovare ascolto e risposte.

Indubbiamente l'Alto Milanese è area cruciale, per Milano e per il resto della Lombardia, perché qui fu realizzata la prima autostrada italiana, quella che oggi è la A8, con la sua quasi gemella A9. Attraversano queste due autostrade centinaia di migliaia di autoveicoli quotidianamente, con una media di giorno feriale a 170,000 nel suo tratto iniziale, tra Milano-Firenza ed il bivio A8/A9. Forse questo dato non è esattamente quello del traffico, ma è quanto riportano i giornali; ciò che conta è l'ordine di grandezza, non una divergenza del 25%, per esempio, in più o meno.

Sulla stessa linea di indagine è la prossima considerazione. Fatta 100 la densità del traffico che quotidianamente transita in direzione sud su l'Autolaghi, è verosimile che almeno un 40% di questi spostamenti sia diretta nella città di Milano. Altrettanto si può stimare nel senso opposto. **Quindi abbiamo un asse stradale che, per estensione, si può considerare parte integrante della città di Milano.** Codesta affermazione è imprescindibile dal seguito del ragionamento e della proposta.

Uno dei molti fondamentali per cui l'Alto Milanese è l'area più importante per Milano – ai fini del nostro discorso sulla viabilità – è la presenza di Malpensa, ossia di un sistema aeroportuale su cui gravita una grande parte del Nord Italia, ma che è l'aeroporto milanese per eccellenza. La metà dei viaggiatori di Malpensa sono **milanesi**, intendendo sia i cittadini residenti, sia coloro che vi si recano per lavoro, turismo od altro.

Non stiamo a ricordare i deficit infrastrutturali che le diverse aziende ferroviarie hanno verso il collegamento di Malpensa, in quanto non recano aiuto in questa trattazione. Dobbiamo focalizzare, a chi sta leggendo, che la A8 consta di due caselli di



**LEGAMBIENTE**

Busto Arsizio

esazione pedaggi, entrambi simmetrici al baricentro dell'autostrada: uno verso nord, uno verso sud, entrambi posti ad una decina di chilometri dai *capolinea* della A8, Milano Fiorenza e Varese Lago. Da tempo remoto è così, escludendo il fatto che la barriera unica di Gallarate venne sdoppiata una ventina di anni fa: ma sempre conserva l'anacronistico casello **nell'immediato intorno del centro città !**

La storia ci dice questo. Da Milano a Malpensa, quasi cinquanta chilometri di autostrada costano quanto venti chilometri da Varese a Busto Arsizio, Castellanza e Legnano. Ma nel primo caso godono di questa tariffa, che in parole semplici si definisce **politica**, una schiera di utenti dieci volte superiore a quelli che viaggiano all'interno della propria area di residenza e lavoro. Questo fatto implica che Autostrade Spa riceva un piccolo guadagno dagli utenti dell'Alto Milanese e del Varesotto, a fronte di grandi disagi procurati ai comuni attraversati, oltre all'iniquo pagamento imposto ai pochi e sfortunati pagatori.

L'iniquità riguarda la sproporzione del costo al chilometro dei due tratti autostradali. Invece l'area di Malpensa – definiamola tale per chiarezza espositiva, la somma di Varesotto e Alto Milanese – non può neanche confrontare la dotazione di mezzi di trasporto con quella milanese; laddove l'ATM ha una rete unica di trasporto che si spinge per decine di chilometri in varie direzioni esterne al Comune di Milano, nell'area di Malpensa sono presenti solo frammentate linee di trasporto pubblico, inadatte a svolgere un servizio di tipo comprensoriale.

Per tanto, nell'area di Malpensa si pone la necessità ineludibile di muoversi con il mezzo privato per definizione, la propria autovettura. Quindi noi residenti dell'area Malpensa siamo, come si suol dire, cornuti e bastonati: senza alternative all'auto privata e debitori di tributi. Questa seconda parte deve essere spiegata: abbiamo la possibilità di scegliere come farci male, indubbiamente. Prendendo l'autostrada paghiamo un pedaggio iniquo, per la ragione già scritta, ma comunque contribuiamo a peggiorare la qualità dell'aria, dato che i caselli sono all'interno di questa grande città lineare, continuum unico da Varese a Legnano. A fronte di un fatturato piccolo per Autostrade Spa, l'area Malpensa ha tre barriere di esazione, con i conseguenti costi di manutenzione, costi del personale, costi di esercizio.

Oppure possiamo scegliere di aggirare le barriere, contribuendo però a congestionare il traffico e gettando al vento minuti preziosi, intere giornate nel corso di un anno. Piaccia o no, l'aggiramento della barriera è una pratica comune ma affatto biasimevole, dato che almeno si risparmia la strada per le entrate autostradali.

Terminata la sintetica esposizione su come la A8 funziona nell'area Malpensa, urge tornare al problema che vorremmo contribuire a risolvere. Dato che oramai sembra sfumata la possibilità di calmierare il traffico all'interno di Milano con operazioni stile Road Pricing, Congestion e Pollution Charge – e non spiego cosa vada o non vada in queste proposte -, resta da avanzare la chiarissima proposta che risolva d'un colpo i gravi difetti viabilistici esistenti, estendendo la loro ampiezza ai problemi autostradali e stradali, a quelli ferroviari, al trasporto pubblico su gomma.

La proposta, che sto per enunciare, è già stata fatta anni addietro alle autorità competenti, Provincia di Varese e Autostrade Spa. Allora non esisteva la questione di tariffare l'accesso a Milano, ma non per questo le questioni di equità e di congestione erano sminuite. L'enunciazione sarà semplice ed esemplare.



**LEGAMBIENTE**

Busto Arsizio

***Abolizione delle barriere nell'area Malpensa e unificazione di esazione del pedaggio, di A8 e A9, nella barriera di Milano Terrazzano, in misura sufficiente a coprire le tariffe di Autostrade Spa (naturalmente come primo obbligo economico) e ad istituire una tariffa di compensazione ambientale per tutti coloro che usano per pochi chilometri l'auto privata, pendolari tra Milano e le zone storiche della A8/A9 (l'autostrada è del 1924).***

Articolazione della proposta.

1. **Eliminazione delle barriere:** tale evento migliorerà la circolazione su gomma e la qualità dell'aria nell'area Malpensa, riducendo i consumi e decongestionando la precaria viabilità ordinaria. Per Autostrade Spa si avranno significativi risparmi sui costi fissi delle barriere eliminate.
2. **Tariffazione "doppia" a Terrazzano:** non sarà il banale raddoppio di quanto non richiesto dalle vecchie barriere, in quanto il recupero dei mancati ricavi **netti** può essere "spalmato" su un'utenza dieci volte superiore. È possibile pronosticare che un aumento massimo del 50% sia più che sufficiente a coprire il differenziale di entrate di Autostrade Spa. Si fa presente che nell'attigua barriera di Terrazzano-Tangenziale Ovest, il pedaggio è più che doppio attualmente.
3. **Congestion e pollution charge:** al costo del pedaggio, ricalcolato sull'area comprensoriale Milano-Malpensa-Saronnese/Comasco, si aggiungerà un pedaggio ambientale e di affollamento volto a compensare le alternative possibili. Tale misura deve essere concordata con una Conferenza dei servizi, a cui partecipino, a mio personale parere, le province, il comune di Milano, la regione Lombardia, i ministeri dei Trasporti, delle Infrastrutture e dell'Ambiente.
4. **Istituzione di un tavolo di verifica:** la realizzazione del pedaggio, così come proposta, comporta che si proceda a verificarne i progressi ottenuti, con particolare riguardo alla distribuzione dei proventi tra gli enti locali e le infrastrutture della mobilità.

Questa è la proposta che intendo sottoporre al pubblico ed alle autorità competenti. I numeri e le proporzioni del traffico che gravita sulle Autolaghi, quando saranno elaborati in misura completa, potranno rendere assai più credibile questo progetto. Purtroppo qui non ci sono tali numeri, ma l'impianto logico della proposta non ne necessita, in questa fase.

Il mio augurio è che si giunga a confrontarsi su questo tema in maniera aperta e libera da preconcetti. Sarà possibile, anzi è nel progetto di tariffa da inquinamento e congestione, che taluni utenti abbiano a lasciare la propria autovettura in garage per adottare un trasporto più sostenibile anche economicamente; di ciò non possiamo spaventarci, ma riceverne stimoli per iniziare sin da ora il percorso di miglioramento ed ampliamento dell'offerta di trasporto pubblico e di mobilità consapevole.

*Andrea Barucci, Presidente.*