

Regione Lombardia
DG Infrastrutture e Opere Pubbliche
Palazzo Lombardia – Milano
infrastrutture@pec.regione.lombardia.it

Milano, 18 gennaio 2025

Oggetto: Legambiente Lombardia - osservazioni al documento di aggiornamento del PRMT/PRMC di Regione Lombardia

Gentili,

di seguito un nostro commento e le nostre osservazioni ai documenti in oggetto. Per le osservazioni più puntuali su specifiche infrastrutture si rimanda agli interventi dei nostri circoli locali.

Nell'aggiornamento alla versione del 2016 Il PRMT mostra delle premesse ampiamente condivisibili nel merito della sostenibilità e dell'ottimizzazione. Il PRMC, dal canto suo, è nel suo complesso un documento di notevole livello strategico, agganciato com'è alle più recenti indicazioni diffuse in sede europea sullo sviluppo di una ciclabilità diffusa (*European Declaration on Cycling, 2024*). A queste premesse non sembra però seguire, soprattutto per ciò che riguarda il PRMT, una completa coerenza tra macro obiettivi e strategie messe in atto per realizzarli.

PRMT

Nel documento di aggiornamento al PRMT si ravvisa come, tranne per la città di Milano e la sua area metropolitana, dove rispettivamente il TPL supera la motorizzazione individuale o rimane a livelli molto alti sulla media regionale, all'interno dei capoluoghi prevalga l'uso dell'auto privata con percentuali tra il 50% e il 61%, mentre nei territori la percentuale è ancora maggiore, ovvero tra il 67% e l'85%. È evidente lo scenario di squilibrio nella mobilità e nei trasporti, dove in quest'ultimo settore si assiste alla crescita indiscriminata degli insediamenti logistici, con altri 1,3 Mln. di mq transati nel solo 2023 sui 10,5 Mln. mq esistenti (dati WCG – World Capital Group, 2024). Di fronte a uno scenario a tal punto compromesso, un PRMT dovrebbe essere quindi centrato sulla riduzione del danno, piuttosto che su comunque necessarie premesse di sostenibilità alle quali segue una evidente tendenza ad assecondare la domanda di mobilità individuale e di traffico pesante, entrambi al tempo stesso causa e conseguenza del consumo di suolo.

In Lombardia, secondo i dati AISCAT, cresce il numero di veicoli-km per quanto riguarda i veicoli leggeri (+6% annui), ma cresce soprattutto il traffico commerciale pesante (+10% annuo), con il suo carico di inquinanti primari e secondari. In crescita anche la motorizzazione individuale, arrivata a 630 automobili / 1000 abitanti. Visti i numeri in aumento di motorizzazione e congestione, non sembra di poter immaginare come ulteriori infrastrutture per il trasporto individuale, con capacità nettamente superiore a quelle previste per il trasporto collettivo, non possano attrarre ulteriore congestione e nuova domanda.

Per non ingenerare incoerenze, la riduzione della domanda (*Avoid* di ASI, il paradigma di riferimento per la mobilità sostenibile più volte citato nel documento) dovrebbe quindi essere libera dalla postilla '*da realizzare nel quadro delle politiche regionali*' vista nella presentazione del 18 dicembre 2024, anche solo perché, significativamente, eguali postille non si vedono a proposito di *Shift* e di *Improve*. Per il raggiungimento dei macro obiettivi del piano, le strategie *Avoid* risultano infatti essere quattro, mentre le *Shift* ventitré e le *Improve* ventisei. Su cinquantatré strategie, ne sono direttamente orientate alla sostenibilità ambientale soltanto tredici, mentre in modo indiretto altre quattordici, per un totale di ventisette.

La pianificazione di nuovo trasporto collettivo, importante per la riduzione della domanda di mobilità individuale, oltre che influente su quella di trasporto pesante, consiste in quarantadue interventi 2027-32, tra fasi di raddoppio e riqualificazione dell'esistente, e altri ventisei oltre 2032. Allo stesso orizzonte sono riferiti ventisei interventi sulla rete metropolitana e filotranviaria, mentre sono nove le realizzazioni previste entro l'orizzonte del nuovo piano.

Entro il 2032 sono invece ottanta gli interventi di futura realizzazione sulla rete stradale e autostradale. A questi vanno aggiunti trentanove altri previsti oltre l'orizzonte di piano, per un totale di centodiciannove. Tali interventi sono confermati da precedente pianificazione e inserite o in quanto '*da rivedere per mutate esigenze*', o come '*ipotesi da approfondire*', ma è pur vero che, in ogni caso, le politiche regionali lombarde fanno tradizionalmente pendere gli investimenti verso le infrastrutture stradali e autostradali e non, come sarebbe opportuno, verso il deciso potenziamento di un trasporto collettivo innovativo nei piani di esercizio e nella capillarità prima che nelle tecnologie adottate (vedi, ad esempio, l'investimento per la sperimentazione della alimentazione ad idrogeno per la Brescia Edolo, che risulta essere sicuramente inefficiente in termini economici, quanto inefficace nella maggiore intercettazione di domanda di trasporto). Tali '*infrastrutture per la mobilità*' '*privata*' insistono su '*ambiti non serviti dal TPL*', che sarebbe esattamente un macro obiettivo di piano che si osserva essere mancante: l'estensione degli ambiti serviti dal TPL.

Un esempio degli effetti di futuri scenari infrastrutturali stradali, se i progetti indicati nel PRMT fossero realizzati, è costituito dalla BreBeMi. L'autostrada, che doveva decongestionare l'A4 e il traffico locale, sta in cambio sviluppando il '*suo*' traffico, che si somma, anziché sostituirsi, a quello preesistente, peggiorando così il quadro ambientale del territorio. Si tratta ancora di volumi di traffico che certo non avrebbero richiesto un'opera del calibro e delle dimensioni della BreBeMi, con forti ripercussioni di anche di immagine per lo spreco di risorse economiche, oltre che territoriali e ambientali. Ma è innegabile che le infrastrutture previste dal piano, in tutto o in parte, possano seguire lo stesso destino, diventando delle piattaforme per l'espansione, ad esempio, di una proliferazione indiscriminata della logistica legata al trasporto pesante, oltre che della motorizzazione individuale.

Questo è particolarmente vero per tutte le nuove direttrici stradali e autostradali previste in territori caratterizzati da bassa densità insediativa della pianura agricola, che si configurano, analogamente alla BreBeMi, come opere atte a sostenere forme di *sprawl* di insediamenti industriali e logistici, destinati a generare perdita di superfici agricole produttive unitamente a una crescita di domanda di spostamenti disorganizzati e non suscettibili di rispondere né all'offerta di servizi di TPL né di servizi dedicati agli operatori e alle loro famiglie.

Altro esempio, stavolta di un'infrastruttura non ancora realizzata, è quello della Bergamo-Treviglio, un progetto che pur non avendo ancora la sua versione esecutiva è già fuori obiettivo – i collegamenti con Bergamo saranno su viabilità ordinaria, mentre quello con BreBeMi è stato cassato - e già drena risorse economiche e amministrative. Che un progetto di utilità pubblica non attragga consensi e abbia contro le amministrazioni territorialmente coinvolte non è un segnale positivo, ed è lecito credere che gli altri interventi stradali e autostradali inseriti nel PRMT possano ricevere, in un contesto territoriale a tal punto compromesso, la stessa accoglienza. Lo scenario della futura Bergamo Treviglio è attualmente oggetto da parte nostra di un monitoraggio dei flussi mediante piattaforma digitale, di prossima pubblicazione, che conferma la sostanziale inutilità dell'opera.

Una ulteriore conferma dei rischi contenuti dalle realizzazioni di infrastrutture lineari previste dal PRMT è nel rapporto ambientale, dove è indicato anche l'impatto sul consumo di suolo, sulla frammentazione ecosistemica e l'interferenza con le aree protette (per queste ultime, ottanta km in parchi e trentanove in PLIS) che, in quanto stimato escludendo le 'ipotesi di azioni', è ampiamente ipotizzabile che vada oltre gli obiettivi regionali sul consumo di suolo e le indicazioni sulla tutela della connettività ecologica di ISPRA, indebolendo il valore e la redditività delle aree protette e la garanzia dei servizi ecosistemici correlati.

In ultimo, va ricordata la inevitabile incidenza sull'inquinamento atmosferico di una congestione e di una motorizzazione in crescita, soprattutto quando le nuove infrastrutture che genereranno domanda insistono in aree rurali. È qui – ma anche in contesti urbani adiacenti - che il biossido di azoto prodotto dalle motorizzazioni diesel, al momento unica propulsione possibile per il trasporto pesante, si combina con le emissioni di ammoniaca tipiche degli allevamenti intensivi, generando particolato sottile secondario che si somma alle emissioni primarie, vanificando le programmazioni e gli sforzi per ridurre le notevoli sanzioni che la Corte di Giustizia Europea da tempo (2020) ormai dispone allo stato italiano per aver superato in maniera 'sistematica e continuata' nel periodo 2008-17 i limiti stabiliti, soltanto per ciò che riguarda il PM10. Dal 2017 in poi lo scenario della mobilità lombarda non ha fatto altro che ingigantire tale fenomeno, e i relativi costi anche in termini di reputazione.

Si consiglia quindi, in vista delle valutazioni delle autorità competenti per VINCA e VAS, di rivedere i macro obiettivi e le strategie, per dare in approvazione alla parte politica un piano in linea con le sue premesse di sostenibilità.

PRMC

Per ciò che riguarda le pressioni negative legate all'aggiornamento del PRMC, si commenta come il rischio maggiore delle infrastrutture previste sia legato all'incremento della presenza turistica, prima ancora che all'impatto dei lavori, dei cantieri e delle infrastrutture finite rispetto a quelle propriamente stradali e autostradali. A questo proposito, si osserva come, nonostante nell'aggiornamento sia dato il giusto rilievo alla ciclabilità quotidiana diffusa, principalmente approfondita dal PRMT, arrivando l'aggiornamento del documento in questione dopo l'adozione di Legge 2/2018, questa non sia obiettivo specifico del PRMC, individuato invece nella 'ciclabilità del tempo libero, per turismo o sport', per la 'fruizione di ambiti naturalistici'.

Il rischio di un orientamento di questo tipo, che ha poco bisogno di essere perseguito per la sua aggressività, è il conflitto con la pedonalità, sia ricreativa (escursionistica) sia di prossimità (tempo libero familiare). È noto come l'aggiornamento tecnologico (Biciclette EPAC, UNI EN 15194:2018) abbia portato a una maggiore penetrazione della ciclabilità ricreativa sulla rete viaria agro-silvo-pastorale e sentieristica, con conseguenti disagi delle altre utenze. Ciò accade anche sulle ciclovie e sulle *greenway*, dove il traffico pedonale di prossimità è prevalente ed è la ciclabilità ricreativa, ispirata da valori più prestazionali che contemplativi, a costituire un rischio, per ovvi motivi.

Obiettivo specifico del PRMC dovrebbe quindi essere l'aspetto mobilistico della ciclabilità, mai abbastanza promosso in un paese con i più elevati livelli di motorizzazione europei, approfondendo al di fuori del PRMT il ruolo di questa modalità sia per la sua specificità infrastrutturale, sia per i necessari servizi, sia soprattutto per programmi di incentivazione e motivazione all'uso quotidiano della bicicletta nelle sue diverse tipologie, a proposito dei quali il documento rimanda alla fase di *scoping*, ma che sarebbe utile almeno elencare e strutturare da subito per poi essere dettagliati in seguito.

A questo proposito, si ricorda che il progetto europeo LIFE-PrepAIR, da poco (2024) concluso e di cui Regione Lombardia è stata partner, ha prodotto e pubblicato come *deliverable* (da parte del Comune di Milano) il primo metodo formalizzato in Italia per la motivazione all'uso della bicicletta sui percorsi casa-scuola, adatto anche alla formazione comunitaria e aziendale, collaudato durante due anni di attività anche sulla base di analoghe esperienze europee, sicuramente utile a un piano come questo.

Importante, crediamo, anche la opportunità di questo aggiornamento di PRMC come piattaforma per proposte amministrative (*policy brief*) derivanti dal Piano, rivolte al decisore politico sia regionale sia nazionale, in uno scenario come quello normativo attuale (vedi ad es., il recente aggiornamento del Codice della Strada) molto poco attento allo sviluppo della ciclabilità al di fuori, ribadiamo, del contesto ricreativo, nonostante un quadro europeo di grande dinamismo (*EU Cycling Strategy*, *EU Declaration on Cycling*) e la cogenza di Legge 2/2018 in Italia.

In ambito di *policy brief* sono due i suggerimenti che si possono già proporre. Il primo è di condividere le infrastrutture stradali già esistenti con la ciclabilità sia quotidiana sia ricreativa, in un'ottica di ottimizzazione delle risorse esistenti, di riduzione dei costi e di velocizzazione della transizione dall'attuale modello prevalentemente motorizzato a una maggiore diversità (vedi, ad esempio, il caso costituito dalla Ciclovia del Garda). Per questo il *brief* dovrebbe consistere in proposte di riclassificazione, di segnaletica dedicata sia orizzontale sia verticale, ora assente negli indirizzi politici se non nella confusa scrittura del DL 76/2020.

Il secondo è la necessità di rendere disponibili in modo inequivocabile e obbligatorio posti per biciclette negli edifici residenziali, un diritto contenuto nella Legge Regionale 30 aprile 2009 n. 7, tra le poche e più avanzate in ambito nazionale, ma difficilmente applicabile per l'assenza di un più stringente sostegno da parte del Codice Civile. Dallo scorso anno è però in vigore la *Energy Performance of Buildings Directive* (EPBD) che regola in modo molto netto questo importante passaggio della transizione ecologica (Art. 14 et al.), al quale anche l'Italia dovrà adeguarsi, e di cui il PRMT/C dovranno tenere conto.

Si consiglia quindi, in vista delle valutazioni delle autorità competenti per VINCA e VAS, di rivedere i macro obiettivi e le strategie, per dare in approvazione alla parte politica un piano in linea con le sue premesse di sostenibilità.

Cordialità



Barbara Meggetto
Presidente Legambiente Lombardia