

Serie Ordinaria n. 17 - Giovedì 28 aprile 2016

**D.c.c.r. 18 febbraio 2016 .n. X/1033/5001
Deliberazione n. X/1033/5001 del 18 febbraio 2016 della
Commissione consiliare V (Territorio e infrastrutture) (in sede
deliberante ai sensi dell'art. 122, comma 6, del Regolamento
generale del Consiglio regionale) - « Diniego a nuovi interventi
viabilistici a completamento della Tangenziale Ovest Esterna
di Milano (TOEM) »**

Presidenza del Presidente: Alessandro Sala

COMMISSIONE CONSILIARE V

Territorio e infrastrutture

DELIBERA

di approvare il testo della Mozione n. 527 concernente il diniego a nuovi interventi viabilistici a completamento della Tangenziale Ovest Esterna di Milano (TOEM)»

LA COMMISSIONE V »TERRITORIO E INFRASTRUTTURE»

PREMESSO CHE

- l'ipotesi di una nuova Tangenziale Ovest Esterna di Milano (TOEM) veniva inserita, quale opera strategica, in occasione delle prime bozze di adeguamento del PTCP della Provincia di Milano (marzo 2011);
- il tracciato riportato nelle prime bozze del PTCP della Provincia di Milano partiva dalla connessione con la Tangenziale Est Esterna di Milano a Melegnano-Cerro al Lambro e, attraversando i territori agricoli di Carpiano, raggiungeva, sovrapponendosi ad essa per un tratto, la SP 40 «Binasca» in zona di Siziano; prima di Lacchiarella piegava verso nord-ovest attraversando i territori di Zibido San Giacomo, Binasco, Noviglio, Rosate, Gaggiano, Gudo Visconti, Zelo Surrigone, Vermezzo, Magenta, per poi connettersi con la A4 (Milano-Torino). L'ipotesi progettuale comprendeva anche una bretella il cui tracciato, distaccandosi a Bereguardo dalla A7 Milano-Genova, proseguiva verso nord attraversando i comuni di Trovo, Vernate, Rosate fino a collegarsi alla TOEM a Gudo Visconti;
- a seguito della forte mobilitazione dei cittadini e della richiesta unanime dei comuni interessati dal tracciato dell'infrastruttura, l'ipotesi di una nuova Tangenziale Ovest Esterna di Milano venne completamente eliminata dal PTCP adottato dal Consiglio provinciale di Milano il 7 giugno 2012, con deliberazione n.49;

VISTA

- la proposta di Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) adottata con DGR X/4665 del 23 dicembre 2015, dove nel capitolo 6 – Strategie, al paragrafo 6.1.2 (pag. 125) si legge che:

«Nella logica di rafforzamento della maglia infrastrutturale primaria si potranno in prospettiva approfondire, valutandone con attenzione la proponibilità rispetto ai profili di utilità pubblica (analisi costi/benefici) e di sostenibilità tecnica/finanziaria e concependone, laddove questi diano esiti positivi, l'eventuale attivazione anche per parti funzionali: - il completamento dell'anello tangenziale esterno di Milano, prolungando verso nord la Tangenziale Est Esterna e considerando la possibilità di realizzare un nuovo intervento a sud/sud ovest che, anche in forma di potenziamento di direttrici esistenti, migliori la capacità di trasporto a servizio delle relazioni tra la A1, la A7 e la A4».

Sempre nel capitolo 6 al paragrafo 6.5.2 (pag. 166) si legge che

«Si potrà inoltre considerare, in prospettiva, il possibile completamento dell'anello tangenziale esterno di Milano - da valutare con attenzione la proponibilità rispetto ai profili di utilità pubblica (analisi costi/benefici) e di sostenibilità tecnica/finanziaria e concependone, laddove questi diano esiti positivi, l'eventuale attivazione anche per parti funzionali- prolungando verso nord la Tangenziale Est Esterna e considerando la possibilità di realizzare un nuovo intervento a sud/sud ovest che, anche in forma di potenziamento di direttrici esistenti, migliori la capacità di trasporto a servizio delle relazioni tra la A1, la A7 e la A4.»

- la Tavola 3 – Interventi sulla rete viaria dello stesso PRMT dove è inserito tra gli «Interventi da approfondire» (pallinato giallo) il completamento del tratto sud/sud ovest dell'anello tangenziale esterno di Milano;

VISTA ANCHE

- la lettera dei Sindaci per la cancellazione dell'infrastruttura TOEM in data 20 luglio 2015 (Prot. nr. 5761/02 del Comune di Rosate), dove i 33 Sindaci interessati dal traccia-

to della nuova opera viabilistica chiedono con forza di «*eliminare definitivamente dal Piano Regionale della Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia le pagine che richiamano la Tangenziale Ovest Esterna di Milano (TOEM)*»;

CONSIDERATO CHE

- i Comitati No Tangenziale del Parco del Ticino e del Parco Agricolo Sud Milano, i quali rappresentano migliaia di cittadini del territorio, hanno presentato osservazioni sul progetto TOEM esprimendosi in modo negativo;
- l'elevato grado di frammentazione di ecosistemi e aree di naturalità, proprio soprattutto delle aree metropolitane e pedemontane, è causato dalla urbanizzazione diffusa e dall'attraversamento delle infrastrutture lineari che ostacolano la continuità della rete ecologica e sono considerate tra i principali agenti di consumo di paesaggio, risorsa complessiva fortemente connessa alla qualità della vita e dell'ambiente in cui l'uomo vive;
- l'evoluzione dell'agricoltura nel territorio interessato dalla TOEM ha imboccato la direzione dell'agricoltura multifunzionale in via crescente nell'ultimo decennio: sono aumentate le aziende che valorizzano i propri prodotti tramite la vendita diretta, cresciuti gli agriturismi e la qualità dei servizi forniti, incrementati i rapporti di scambio e di collaborazione tra le stesse aziende agricole e le associazioni del territorio (tra cui diversi Gruppi di acquisto solidale (Gas) attivi nell'accorciamento della filiera, sono proliferate le aziende che hanno intrapreso la conversione al biologico e hanno realizzato misure agro-ambientali di cucitura delle connessioni ecologiche;
- una concentrazione di aziende multifunzionali ed innovative si colloca in particolare nel corridoio ecologico che collega la porzione nord-ovest del Parco Agricolo Sud Milano (Boschi di Riazolo e Cusago) con la porzione centrale della Valle del Ticino;
- questa connessione non è solo ecologica, ma anche funzionale al modello di agricoltura innovativo e multifunzionale. È connessione anche in termini sociali e politici in senso nobile e alto;
- grazie all'attività delle aziende agricole coinvolte è nato l'AQST (Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale) «Milano Metropoli Rurale», che ha un piano d'azione di forte impatto per il rilancio economico di tutta l'area;

VISTA

- la legge regionale 28 novembre 2014 , n. 31 «Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato» che nel comma 2 dell'articolo 1 riconosce il suolo come: «risorsa non rinnovabile, è bene comune di fondamentale importanza per l'equilibrio ambientale, la salvaguardia della salute, la produzione agricola finalizzata alla alimentazione umana e/o animale, la tutela degli ecosistemi naturali e la difesa dal dissesto idrogeologico.»;
- tra il 1999 e il 2012 nel solo territorio lombardo sono stati trasformati e antropizzati circa 47.000 ettari di suoli liberi (con una variazione complessiva del 15,7%), con una velocità media di consumo annuo pari a circa 3.900 ettari;
- sempre nel periodo compreso tra il 1999 e il 2012 la perdita di aree agricole è stata pari a circa 53.000 ettari (complessivamente pari al -4.9%);
- il potenziale di nuovo consumo di suolo già delineato dalle sole previsioni endogene contenute negli strumenti di pianificazione urbanistica comunale vigenti è pari a circa 53.000 ettari (fonte: Éupolis Lombardia);
- rispetto ai dati generali relativi al consumo di suolo in Lombardia, la realizzazione di infrastrutture per la mobilità rappresenta una fattispecie di particolare rilevanza, anche solo in termini quantitativi, spesso sottovalutata;

RILEVATO CHE

- nella proposta di Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, attualmente in fase di discussione, nell'Allegato 2 («DOCUMENTO DI SUPPORTO PER LA DEFINIZIONE DELLE SCELTE DEL PRMT»), paragrafo 1 Scenari, sono stati riconosciuti e analizzati alcuni scenari con riferimento ai seguenti orizzonti temporali:
 - *orizzonte base: 2014 (n. 1 scenario) ed evoluzioni previste nel 2015 (n. 1 scenario);*
 - *orizzonte di breve periodo: 2017 (n. 1 scenario);*

- orizzonte di medio periodo, che consente l'attuazione delle scelte strategiche indicate dal Programma: 2020 (n. 4 scenari).

Nell'orizzonte 2020 sono stati considerati quattro scenari, dati dalla combinazione di due differenti livelli di infrastrutturazione stradale e di due differenti livelli di servizio del trasporto collettivo (accompagnati dagli interventi di infrastrutturazione ferroviaria ad essi correlati). Si hanno, infatti:

- una coppia di livelli «minimi» (cautelativi), che corrispondono a minori risorse pubbliche e private [...];
- una coppia di livelli in cui si ipotizza che le risorse pubbliche e private a disposizione consentano la realizzazione delle opere funzionali per lo sviluppo dei trasporti regionali [...]
- all'interno dell'Allegato 2, richiamato nel punto precedente, in riferimento alle valutazioni dei differenti scenari temporali analizzati, si afferma che:
 - «Lo scenario A2 (meno strade e più trasporto collettivo) pare il più solido, con benefici annuali pari a oltre l'8% dei costi di investimento, seguito dal B2»
- nella sezione conclusiva dell'Allegato 2 (Considerazioni finali), si riporta altresì che:

2. l'analisi trasportistico-territoriale mostra che dalle politiche che privilegiano maggiori investimenti sul trasporto pubblico (scenari A2 e B2) derivano interessanti effetti positivi sul riequilibrio dei flussi di traffico sulla rete regionale;

3. l'analisi paesistico-ambientale mette in evidenza i minori impatti associati allo scenario A2, che prevede meno interventi infrastrutturali. Inoltre, lo scenario A2 rappresenta la configurazione in grado di garantire, al netto dell'effetto correlato ai mezzi commerciali e dei mezzi pesanti, i maggiori benefici ambientali in termini di riduzioni delle emissioni inquinanti e climalteranti;

4. i benefici di tempo per l'utenza sono dominanti nella valutazione degli scenari e discendono dalle nuove infrastrutture stradali, dai nuovi servizi ferroviari e dal cambio modale a favore del treno. Questi risparmi sono generati in buona misura dalla riduzione della congestione, il cui contrasto è un elemento strategico della politica dei trasporti, da raggiungere anche attraverso politiche a favore del trasporto collettivo;

5. lo scenario A2, combinazione di interventi stradali «mirati» e di significativi incrementi dell'offerta di trasporto collettivo, presenta performance molto interessanti per la mobilità passeggeri. Ciò significa che è certamente necessario valorizzare le politiche di promozione del trasporto collettivo»;

RILEVATO ANCHE CHE

- il PRMT riporta un forte aumento nella richiesta di trasporto collettivo, con una domanda in crescita del 15,7% rispetto al 2010 in termini di passeggeri/anno (da 836,6 milioni a 967,7 milioni di passeggeri/anno);
- la domanda ferroviaria regionale è cresciuta in modo straordinario, passando dai circa 400.000 passeggeri/giorno nei primi anni 2000 ai circa 700.000 nel 2014;
- la distribuzione degli spostamenti (fonte Matrice Regionale O/D 2014) per distanza evidenzia come il 90% della mobilità totale sia al di sotto dei 20 km (con oltre il 70% al di sotto dei 10 km);

CONSIDERATO CHE

- il territorio lombardo in questi anni è stato interessato dalla realizzazione di imponenti opere infrastrutturali, che in molti casi sono entrate in esercizio molto in ritardo, per rispondere ad esigenze trasportistiche e di mobilità che nei fatti si sono dimostrate piuttosto contenute rispetto alle aspettative iniziali (un caso eclatante è rappresentato dall'Autostrada Bre.Be.Mi);
- molti dei grandi interventi infrastrutturali per la mobilità previsti sia per il territorio italiano che per quello lombardo hanno evidenziato rilevanti criticità nel loro iter di realizzazione spesso con tempi di esecuzione dilatati nel tempo a causa di interferenze endogene ed esogene;
- gli elevati costi di realizzazione di tali opere infrastrutturali, che spesso hanno mostrato accrescimenti nell'iter di progettazione ed esecuzione anche con soglie percentuali significative, rappresentano un fattore di particolare rilevanza configurandosi come un ostacolo di non facile

soluzione vista soprattutto la grave situazione economico-finanziaria degli enti territoriali;

CONSIDERATO INFINE CHE

- la TOEM si sviluppa interamente nel Parco Agricolo Sud Milano, istituito il 23 aprile 1990 con lo scopo di proteggere e valorizzare l'economia agricola della zona sud di Milano e di tutelare ambiente e paesaggio, mettendo così a disposizione di milioni di cittadini un enorme polmone verde e un grande patrimonio di natura, storia e cultura, poiché vi si possono trovare i tratti caratteristici della Pianura Padana: un'agricoltura intensiva che risale alle prime bonifiche del medioevo e una grande ricchezza d'acqua, che ha portato inoltre all'istituzione nelle zone di fontanile di aree protette, proprio per il fatto che il Parco stesso è attraversato dal Naviglio Grande, da quello di Pavia e da una fitta rete di rogge e fontanili tali da costituire un canale umido strategico per la bassa milanese;
- l'ambiente naturale del Parco è connotato dalla presenza di aree boschive, parchi, oasi naturalistiche e marcite poste sotto salvaguardia, pur essendo più estesa la superficie coltivata con la presenza di più di 1.400 aziende agricole, la cui attività principale è l'allevamento di bovini e suini, la coltura dei cereali (43%), cui seguono il riso (22%) ed il prato (16%), nonché le colture di girasole, soia, orti e vivai;
- fin dal 2000 il Parco è dotato di Piano Territoriale di Coordinamento che localizza funzioni di pregio di vario tipo:
 - aree con funzione agronomica, finalità principale di questa tipologia di parco, che hanno una forte rilevanza economica grazie all'altissima fertilità sostenuta da un fitto reticolo idrico di antiche origini;
 - aree riconosciute di valore ambientale diversificato (Oasi di Pasturago - Vernate, Laghetto Gamberino - Rosate, Area Faunistica della Testuggine Palustre - Zibido San Giacomo), tra le quali Siti di Importanza Comunitaria (Oasi di Lacchiarella);
- negli ultimi anni sia Regione Lombardia che Città Metropolitana di Milano hanno investito molte risorse in progetti di valorizzazione del territorio, promuovendo una mobilità dolce che offre opportunità di sviluppare attività economiche in armonia con le vocazioni tipiche dell'ambiente, quali l'agriturismo, la vendita di prodotti locali, l'offerta di ospitalità diffusa, la creazione di spazi per il tempo libero e tanto altro ancora;
- l'attuale integrità del grande comparto agricolo esistente nel cuore del Parco Agricolo Sud Milano, area strategica e significativa per l'intero contesto metropolitano, risulta essere un esempio e un modello per la riqualificazione del territorio e dell'ambiente;
- una nuova opera autostradale all'interno del Parco Agricolo Sud Milano è totalmente incompatibile con il progetto territoriale appena descritto;

IMPEGNA IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE E LA GIUNTA REGIONALE

- ad eliminare definitivamente dal Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (in particolare nei paragrafi 6.1.2 e 6.5.2 e nella Tavola 3 - Interventi sulla rete viaria) ogni riferimento a nuovi interventi viabilistici a sud/sud ovest di Milano a completamento dell'anello tangenziale esterno di Milano diversi dal potenziamento e dalla riqualificazione delle direttrici esistenti;
- a continuare ad investire nella valorizzazione del territorio attraverso interventi e azioni che incentivino la mobilità dolce e lo sviluppo di attività economiche in armonia con le vocazioni ambientali e territoriali del Parco Agricolo Sud Milano, quali l'agricoltura, gli agriturismi, la vendita e la produzione di prodotti locali, l'offerta di ospitalità diffusa, coinvolgendo i cittadini, gli enti locali, le associazioni ambientaliste e degli agricoltori;
- a sostenere i comuni nelle azioni di tutela dell'integrità del grande comparto agricolo esistente nel cuore del Parco Agricolo Sud Milano, quale esempio e modello di una riqualificazione del territorio e dell'ambiente.

Il presidente: Alessandro Sala
Il consigliere segretario: Alessandro Alfieri
Il dirigente della struttura:
Emanuela Pani