



LEGAMBIENTE

**UN TUNNEL SOTTO MILANO?
Osservazioni e proposte
per potenziare l'offerta di mobilità tra Linate e la Fiera**

La proposta di una nuova direttrice urbana sotterranea di attraversamento est – ovest, una specie di nuova tangenziale al centro di Milano, non è nuova. Era già stata ipotizzata dall'amministrazione di Gabriele Albertini. Poi le attenzioni si sono spostate sulla Interquartiere Nord (gronda) per la quale – vogliamo ricordarlo di sfuggita – proprio per accelerare l'iter decisionale, si è cercato di evitare la procedura di VIA (valutazione d'impatto ambientale), provocando liti, ritardi, carenze progettuali, che hanno portato ora all'arresto dei lavori a seguito di sentenza definitiva del Consiglio di Stato che convalida le tesi dei comitati locali e di Legambiente. Poi l'idea di un tunnel di attraversamento dei quartieri appena a nord del centro sembrava abbandonata.

Oggi, leggendo i giornali, sembra che qualcuno voglia riprodurre gli stessi errori: si parla persino di 5 mesi per decidere, studi tecnici, valutazioni economiche e di pianificazione urbana incluse. Il tutto con la scusa dell'Expo.

Diciamo subito che la fretta è in questa materia sempre una cattiva consigliera. Specie in questo caso, visto che la proposta ci pare in totale controtendenza rispetto alle scelte dichiarate e solo in parte adottate dall'attuale amministrazione a guida Letizia Moratti: il programma elettorale prometteva di togliere auto da Milano (300 mila), l'Ecopass, il rilancio del trasporto pubblico, della mobilità ciclabile e del car sharing.

Basterebbero anche solo queste prime considerazioni per suggerire prudenza e, per quanto ci riguarda, esprimere contrarietà.

Qual è la proposta?

Secondo le notizie riportate dalla stampa, si prevedono due miliardi di euro di investimento, il 40% di soldi pubblici, per un tunnel di 14,5 chilometri, che dall'aeroporto di Linate porterebbe al quartiere dell'Expo, per poi concludersi a Molino Dorino. Sono previsti in città 9 ingressi, con relativi svincoli e varchi, che dovrebbero drenare parte del traffico di superficie. Concessione di gestione e riscossione dei pedaggi al privato per 60 anni, in deroga a qualsiasi norma, per permettere il ritorno dell'investimento.

Così come presentato alla stampa sembra dunque la somma di due proposte e di due progetti. Il primo, studiato a suo tempo e che sembrava archiviato, di un tunnel essenzialmente urbano (a cominciare dal tratto Certosa - Garibaldi). Il secondo, che prevede l'attraversamento di tutta la città, in apparente competizione con la Rho – Monza (e tangenziale nord) e con il tratto urbano dell'autostrada Torino – Venezia, oltre che con la Gronda Nord.

E qui sorgono i primi interrogativi: la valutazione dei costi e le stime di traffico che si leggono sui giornali, a quale progetto si riferiscono? Ad entrambi? Compresi gli svincoli e la necessaria ristrutturazione della viabilità di superficie?

Inoltre, il tunnel vuole diventare una sorta di 'tangenziale sotterranea' per traffico passante o piuttosto una highway per l'accesso veloce delle auto al centro cittadino, diventando così un 'iniettore' di traffico dalle tangenziali verso la città, in aperta contrapposizione con gli interventi fin qui timidamente abbozzati?

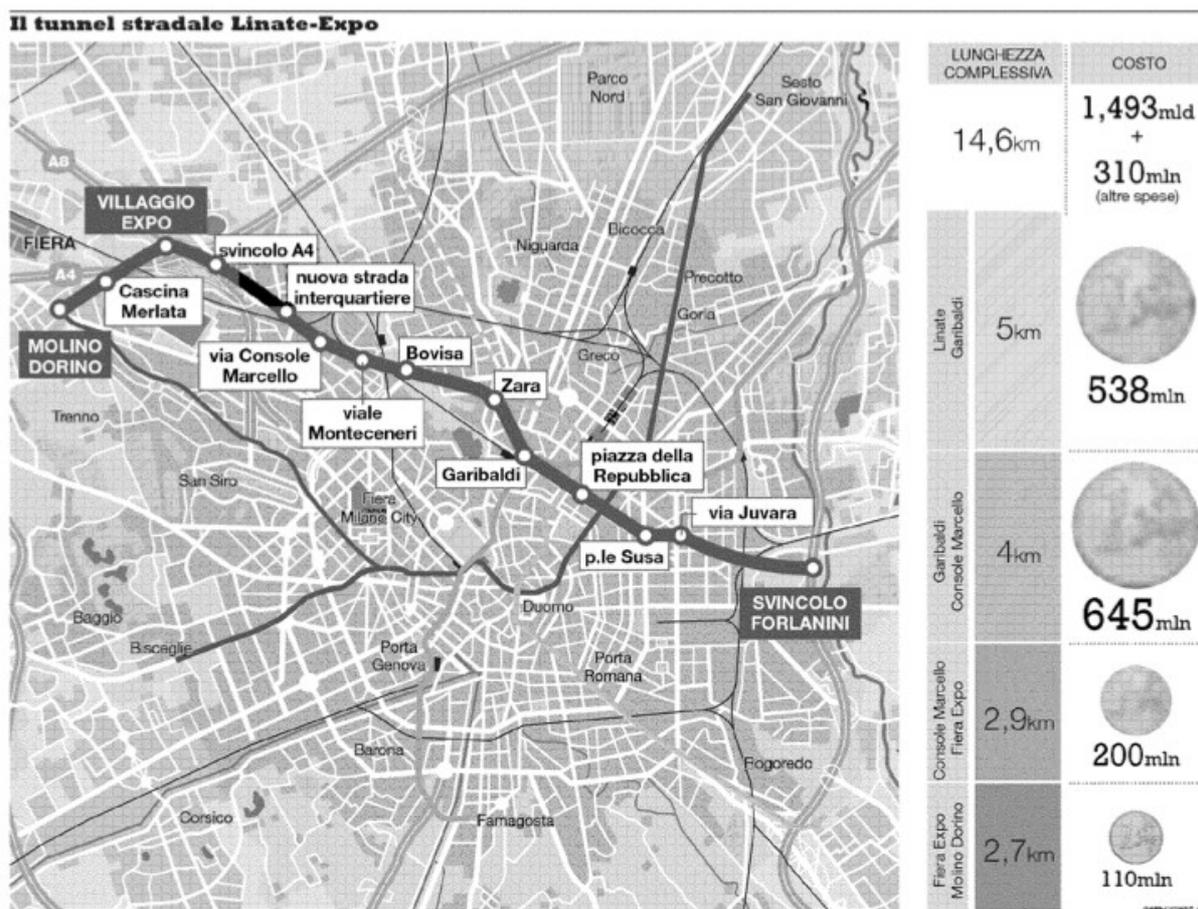


Figura 1: da Repubblica 15 febbraio 2009

Un tunnel di attraversamento di Milano si ripagherà mai?

Prendiamo in esame l'ipotesi che si tratti di un tunnel principalmente di attraversamento urbano e che tutto il traffico previsto debba necessariamente portare passeggeri dall'aeroporto di Linate alla Fiera. Tolti gli 800 milioni pubblici (a fondo perduto), supponiamo che tutti gli altri 1,2 miliardi privati debbano trovare un ritorno economico dai pedaggi applicati sui previsti 1,7 milioni di veicoli all'anno che useranno il tunnel. Ovvero circa 8000 veicoli per ogni giorno lavorativo. Supponiamo che il costruttore riesca ad avere un accesso al credito molto conveniente, pagando solo il 5% di interesse annuale. In questo caso, il solo pagamento degli interessi (senza restituzione del capitale) significa 60 milioni/anno di euro. Questi 60 milioni (che servono solo a pagare gli interessi sul capitale, non a ripagare il capitale) spalmati sui 1,7 milioni di veicoli fanno un pedaggio di



LEGAMBIENTE

35 euro per i veicoli che percorreranno l'intera galleria, 70 euro da spendere per accompagnare una persona all'aeroporto. Il costo dello stesso percorso in taxi! Quanti automobilisti sceglieranno di pagare una simile cifra, e quanti invece preferiranno optare per l'ordinario caos urbano?

Cosa c'entra l'Expo?

Si dice che l'opera dovrà essere pronta per l'Expo nel 2015. Ma non serve per l'Expo. Non solo infatti non è prevista nel Dossier di candidatura tra le opere necessarie, e neppure nelle opere connesse e indispensabili aggiunte successivamente.

Ma soprattutto, il lungo capitolo del Dossier di candidatura dedicato all'accesso al quartiere dell'Esposizione spiega con precisione quasi maniacale come fare in modo che la gran parte di coloro che si recano all'Expo possano giungervi con i mezzi pubblici. Chi proprio dovesse arrivare a Milano in auto, dovrebbe lasciarla in parcheggi, alcuni dei quali costruiti per i 6 mesi delle manifestazioni, in ogni caso molto distanti dalla sede espositiva, e essere orientato verso bus navette. Presso il quartiere espositivo si trovano solo parcheggi di servizio e d'emergenza.

Allora proprio non ci immaginiamo migliaia di visitatori che quotidianamente sbarcano a Linate (ma non si doveva privilegiare Malpensa?), dove flotte di centinaia di auto li attendono per essere guidate verso l'Expo, pagando nolo e pedaggio del tunnel, per poi, raggiunti i parcheggi della Fiera, posteggiare e salire sulla navetta che li porterà infine ai padiglioni delle nazioni.

Ma chi l'ha pensata una simile idea?

Liberare i quartieri dal traffico?

Ma l'idea originaria del tunnel era un'altra. Era l'idea di una infrastruttura "pesante", che aiutasse a drenare il traffico interquartiere, al di sotto della gronda. Insomma, liberare del traffico di attraversamento alcuni quartieri di Milano obiettivamente congestionati.

L'idea non sarebbe da scartare a priori e il piano finanziario potrebbe probabilmente essere avvantaggiato da un traffico potenziale ben più considerevole di quello stimato. A due condizioni però: o l'accesso al tunnel è gratuito, oppure si deve procedere al ridisegno delle strade di superficie al fine di impedire fisicamente l'attraversamento in auto di ogni quartiere lungo l'asse del tunnel. Infatti, solo se tra piazza della Repubblica e viale Zara tutti gli accessi saranno impediti alle auto, un automobilista può potrà essere indotto a pagare un pedaggio per accedere al tunnel.

In questo modo il traffico nel tunnel potrebbe senz'altro aumentare considerevolmente: ma di quanto? A quali condizioni di riorganizzazione del traffico di superficie?

Nulla è dato di sapere, anche perché, probabilmente, nessuno ha studiato la possibilità: non si tratta di uno studio facile, né di stime facili da effettuare.

E ancora: chi pagherebbe i costi della riorganizzazione di tutto il traffico di superficie di una parte tanto considerevole di Milano? Questi costi si aggiungerebbero agli 800 milioni di investimento pubblico a fondo perduto oppure peserebbero ulteriormente il piano finanziario del privato?

Più difficile in questo caso stimare il costo del pedaggio, ma è probabile che sarebbe più vicino a quello dell'Ecopass (5 o 10 euro) che ad un normale pedaggio autostradale (1 o 2 euro). E allora non capiamo come il "partito dell'automobile", così ben rappresentato tra

i partiti di governo a Palazzo Marino, si opponga all'Ecopass a Milano se poi, pur di portare auto in centro, sia disposto a far pagare l'automobilista un'opera tanto costosa per "liberare" alcuni quartieri dal traffico d'attraversamento.

Una proposta 10 volte più facile

Meglio allora potenziare i mezzi pubblici e cercare di ottenere lo stesso risultato riducendo il bisogno di automobile nell'attraversamento di Milano da est a ovest. Come? Tra Segrate, Vittoria, Repubblica, Garibaldi, Certosa, Rho i binari ci sono già e da qualche mese anche i treni, due all'ora tra le 6 del mattino e mezzanotte. E' la linea del Passante S5 (Piozzello - Varese), con 9 belle stazioni, ben collegate con altre linee di trasporto pubblico di superficie (vedi figura 2).

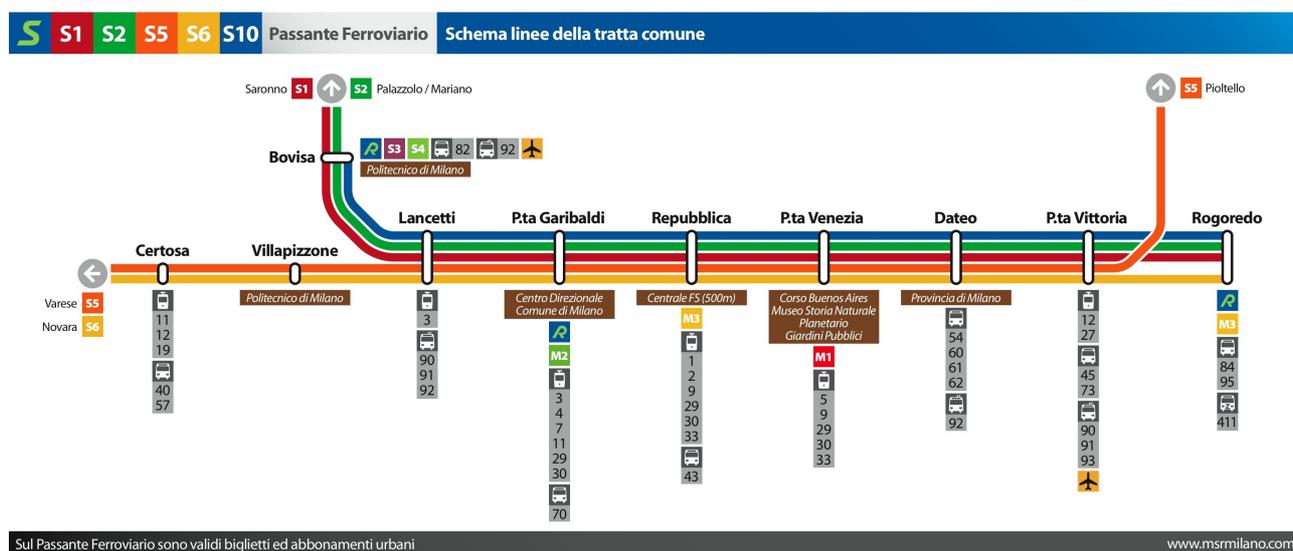


Figura 2: il passante ferroviario di Milano

Manca qualcosa per considerarla davvero una linea metropolitana al servizio dell'area metropolitana milanese al pari di quello che succede in tutte le moderne città Europee? Ecco quelle che ci sono venute in mente:

- 1) Un paio di treni in più (e più moderni e veloci!): in modo di avere, tra Linate e Malpensa un passaggio più frequente (ogni 20 minuti, invece che ogni mezz'ora).
- 2) Una navetta tra Linate e la stazione di Segrate: si tratta di un paio di chilometri in linea d'aria. L'ideale sarebbe un trenino sopraelevato simile a quello che serve il San Raffaele da Cascina Gobba. In questo caso i tempi di percorrenza si ridurrebbero ulteriormente e si potrebbe prevedere una fermata estiva all'Idroscalo.
- 3) Uno scambio ferroviario a Busto Arsizio potrebbe garantire anche il collegamento tra Linate e Malpensa! Sarebbe sufficiente in questo caso garantire puntualità e interscambio con la linea Malpensa Express.



LEGAMBIENTE



Figura 3: i due chilometri tra Linate e la stazione di Segrate.

Cosa costerebbe una simile robusta offerta di trasporto pubblico lungo lo stesso percorso del tunnel proposto dal “partito dell'automobile”?

Anche noi, come i promotori del tunnel non abbiamo un progetto né conti precisi, ma siamo disposti a scommettere che si tratta di una proposta alternativa al tunnel che costa 5 o 10 volte meno, pronta in un anno dalla decisione (molto prima del 2015 e dell'Expo). Soprattutto, si tratta di una infrastruttura in gran parte esistente, sottoutilizzata, ma in grado di servire 10 volte il traffico previsto dal tunnel. Insomma, da ogni punto di vista 10 volte più conveniente.