

Il Coordinamento Ambientalista Osservatorio PTCP di MB ha elaborato un comunicato stampa per accompagnare le osservazioni al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) della Provincia di MB.



COMUNICATO STAMPA

Il Coordinamento Ambientalista Osservatorio PTCP di MB, confermando la sua costante attenzione agli atti d'orientamento alla pianificazione territoriale sovracomunale, mercoledì 8 marzo ha protocollato alcune osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), adottato dal consiglio Provinciale il 26 gennaio scorso. Si auspicano risposte positive.

Il Coordinamento ambientalista Osservatorio PTCP di MB, era già intervenuto nel procedimento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) propedeutico alla stesura del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della provincia di Monza e Brianza.

[Lo avevamo fatto con una ventina di proposte](#), alcune delle quali sono state accolte, recepite e integrate nella corposa documentazione del PUMS.

Ora, dopo che il Consiglio Provinciale lo ha adottato nella seduta del 26 gennaio 2023 e prima della sua approvazione, abbiamo protocollato le nostre osservazioni, alcune delle quali ripropongono parte dei suggerimenti su cui non v'era stata una risposta sufficientemente adeguata, unitamente a nuove notazioni. Il documento, elaborato collegialmente dal Coordinamento Ambientalista "Osservatorio PTCP di MB", consta di sette osservazioni ed alcune considerazioni.

Osservazioni

1. Poiché la documentazione relativa al PUMS adottato risulta molto corposa e costituita da diverse centinaia di pagine, si chiede che venga redatta una Relazione illustrativa di sintesi del Documento di Piano (Quadro conoscitivo - Quadro progettuale - Allegati) in modo tale da agevolare la lettura dei documenti stessi. Anche in altri Piani (PTR, PTCP, PGT, altri Piani) questo tipo di elaborato illustrativo viene normalmente redatto e allegato ai Piani;

2. Si chiede che nella documentazione relativa al PUMS, a fronte dell'elenco degli obiettivi del "Progetto Moving Better" (del 2013) e del "Piano strategico sulla mobilità ciclistica" (del 2014) vengano inseriti i risultati raggiunti e le azioni attuate nel corso di questi 8/9 anni. Ciò è possibile farlo senza attendere una successiva fase di monitoraggio del PUMS;

3. Si chiede di prevedere nel Quadro conoscitivo del Documento di Piano del PUMS uno specifico capitolo che illustri e quantifichi i parametri "Reddito - Popolazione" e "Tendenza insediativa - Mobilità" in Provincia di MB. Questo al fine di comprendere i legami e i fenomeni che inducono mobilità sul nostro territorio. Quelli riportati ora negli elaborati non chiariscono tali correlazioni;

4. Nel Quadro conoscitivo del DdP del PUMS, nell'immagine relativa alla zonizzazione acustica dei Comuni, mancano alcuni comuni. Risulta quindi necessario aggiornare quella carta (pur estratta da fonte regionale o da altra, peraltro non aggiornata);

5. Si chiede una simulazione al 2025 e al 2030 delle emissioni di inquinanti atmosferici, qualora l'autostrada Pedemontana venga realizzata. Inoltre, si chiede che negli elaborati sia aggiornata la valutazione sulla variante della tratta D di Pedemontana rispetto all'iniziale previsione D lunga con quella attualmente oggetto di studio di fattibilità, ossia la tratta D breve.

A tale proposito, si riferisce che il Parco Agricolo Nord Est ha ufficialmente comunicato gli impatti ambientali della tratta D denominata "breve" che attraverserà il territorio del Parco. Si chiede venga considerata tale comunicazione.

6. Si segnala che è opportuno inserire negli obiettivi una riduzione di nuove infrastrutture stradali, soprattutto in contesti come il vimercatese dove si rileva maggior presenza di comparti liberi di dimensioni più estese e a maggiore qualità ambientale.

7. Si chiede di considerare gli effetti della realizzazione di Pedemontana in termini di traffico a livello provinciale, elemento significativo per la valutazione del PUMS. Da alcuni studi trasportistici risulta che, se quella infrastruttura venisse realizzata, il traffico di breve percorrenza, per evitare il pedaggiamento si riverserebbe sulle strade di collegamento intercomunale, che già ora in condizioni critiche, subirebbero incrementi di traffico notevoli portandoli alla saturazione e alla congestione.

Considerazioni

- In conclusione si ritiene che per quantificare e gestire oggi la questione relativa al traffico e alla mobilità risulta necessario dotarsi di strumenti informatici aggiornati, di rilevazione, di monitoraggio e di simulazione, anche in tempo reale degli spostamenti, strumenti che non si riducano alla sola lettura "a strati" del territorio, ma di adeguati programmi dinamici che considerino tutte le variabili in atto e gli esiti previsti e prevedibili.

- La complessità dei fenomeni in corso (anche poco noti) non può ridursi ad alcune carte, norme tecniche e relazioni, sia pur di diverse centinaia di pagine scritte. Anche i metadati e gli algoritmi di Google o di altri gestori degli spostamenti (es. AMAT) possono essere utili in tal senso.

LA NOSTRA VALUTAZIONE SUL PUMS.

Il PUMS, pur contenendo analisi interessanti, per la sua generalità e per il suo essere uno strumento di pianificazione strategica con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), corre il grosso rischio di restare un puro documento cartaceo dimenticato in qualche archivio provinciale o comunale, trattandosi di un Piano informale senza alcuna prescrizione vincolante sia per la Provincia sia per i suoi Comuni.

È già successo con i piani precedenti, su cui tuttora manca un ritorno sulla loro effettiva implementazione.

Affinchè il PUMS abbia una reale efficacia applicativa, servirebbe un serio, costante e frequente monitoraggio per verificare la reale attuazione delle azioni previste. Il Piano non può inoltre prescindere da un coordinamento con le amministrazioni, gli enti e gli organismi che hanno facoltà d'intervento e di stanziamento di fondi, unitamente ad una reale volontà politica di guidare una vera transizione ecologica anche per quanto riguarda la mobilità in Brianza. La pianificazione di nuove infrastrutture quali l'autostrada Pedemontana Lombarda che attraverserà la Provincia di MB, non va purtroppo nella direzione di un cambio di passo, favorevole a dare priorità al trasporto pubblico e a una differente mobilità.

Conferma invece una programmazione "vecchio stile" che privilegia ancora l'uso dell'automezzo privato e il trasporto su gomma, con imponenti risorse economiche lì destinate nonostante il provato impatto sull'ambiente, sul traffico e sulla viabilità intercomunale che ne deriverà.

Oltretutto, la prevista opera compensativa, la ciclabile "Greenway", richiamata nel PUMS della Provincia, rischia di restare un'incompiuta poiché non ancora finanziata e con realizzazione rimandata solo a completamento avvenuto di tutte le tratte (B2, C e D).

Nei fatti, Regione Lombardia, che è ente centrale tra gli interlocutori del PUMS, ostinatamente ha voluto e vuole il completamento della Pedemontana scegliendo di investire su una mobilità insostenibile, ponendo una pesante ipoteca sulla possibilità d'una programmazione trasportistica differente e rendendo di difficile applicazione una buona parte degli obiettivi dello stesso PUMS.

IL COORDINAMENTO AMBIENTALISTA OSSERVATORIO PTCP DI MB

Monza e Brianza, 13 marzo 2023