

VareseNews

“Sull’A8, varesini e altomilanesi cornuti e mazziati”

Pubblicato: Martedì 3 Ottobre 2006

 Gabella per entrare a Milano? Caselli autostradali a ogni piè sospinto (sull'acceleratore)? Legambiente Busto dice basta e si rivolge con una lettera aperta firmata dal presidente **Andrea Barcucci** ad amministratori locali, responsabili delle autostrade, semplici utenti.

"(...) Esiste un problema di mobilità riferito all'andirivieni tra Milano e le altre aree urbane, collocabili nella cosiddetta cintura metropolitana" scrive Barcucci in merito alla questione della "Milano a pagamento". E fra le aree che circondano la città, **la più rilevante è quella del Sempione o Alto Milanese**, rileva il presidente del Cigno verde bustese, da sempre attento osservatore delle questioni urbanistiche e del traffico. "(...) 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 feriali di 170.000 nel suo tratto iniziale, tra Milano Fiorenza ed il bivio A8/A9 (...). 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 già considerare parte della città di Milano**".

Vi è poi la "grana" **Malpensa**: "La metà dei viaggiatori di Malpensa  sono milanesi, intendendo sia i cittadini residenti nel capoluogo, sia coloro che vi si recano per lavoro, turismo od altro. Non stiamo a ricordare i **decifit infrastrutturali** che le diverse aziende ferroviarie hanno verso il collegamento di Malpensa. (...)". Ma la vera spina nel fianco sono i caselli autostradali. "La A8 consta di due caselli di esazione pedaggi (...) 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 !" E qui arriva la sassata: "**Da Milano a Malpensa, quasi cinquanta chilometri di autostrada costano quanto i 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, commenta Barcucci, la sproporzione del costo al chilometro sui due tratti autostradali. "Invece l'area di Malpensa non può neanche confrontare la dotazione di mezzi di trasporto con quella milanese (...). Pertanto, 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". In questa situaizone, prosegue l'esponente di Legambiente (e dei Verdi), non resta che scegliere se sborsare ai caselli o aggirare le barriere, intasando strade e abitati e gettando al vento il proprio tempo e quello altrui.

Che fare, dunque? La ricetta, già proposta in passato ma che Barcucci sente di dover rilanciare, è la seguente: **abolire le barriere nell'area Malpensa e conservare solo quella di Milano Terrazzano**, facendo pagare un balzello sufficiente a coprire le tariffe di Autostrade Spa e a istituire una *Congestion Charge* (tassa sul traffico, ndr) per tutti coloro che, pendolari tra Milano e le storiche zone della A8/A9, usano per pochi chilometri l'auto privata.

Eliminando le barriere a nord di Terrazzano si rideurrebbe la congestione sulla viabilità ordinaria; secondo Barcucci anche Autostrade Spa avrebbe significativi risparmi sui costi fissi delle barriere eliminate. Quanto alla tariffa richiesta alla supersatita barriera milanese, non dovrà necessariamente raddoppiare, visto che l'utenza è nettamente maggiore che a Cavaria o Besnate; senza contare che nell'attigua barriera della tangenziale la tariffa è notoriamente doppia. Al pedaggio così ricalcolato si potrà aggiungere la citata *congestion charge* in una misura da stabilire tramite una conferenza dei servizi che includa tutte le parti interessate, non escluso il ministero dell'Ambiente; denaro che potrà naturalmente essere impiegato per migliorare i trasporti pubblici e le politiche ambientali.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it