

LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

“Meno nuove autostrade, più ferrovie e trasporto pubblico, gratuità per gli under 25”. Il contro-piano per la mobilità in Lombardia

Roberto Morandi · Tuesday, October 13th, 2026

Stralciare le autostrade considerate inutili, anticipare le opere ferroviarie strategiche, potenziare le metropolitane, aumentare di almeno il 10% l'anno le risorse per il trasporto pubblico locale e introdurre la gratuità dei mezzi pubblici per gli under 25. Sono alcune delle modifiche che il Partito democratico vuole introdurre nel nuovo **Programma regionale della mobilità e dei trasporti della Lombardia, il PRMT**, il grande documento con cui Regione definisce le priorità per infrastrutture e servizi di mobilità nei prossimi anni (*nella foto: cantiere Variante 341, a Busto Arsizio, fermo da un anno*).

Serve «**cambiare radicalmente il Piano regionale della mobilità e dei trasporti**», annuncia il consigliere regionale varesino del Pd **Samuele Astuti**.

La discussione arriva in **una settimana interamente dedicata al piano nell'Aula del Consiglio regionale**. Il nuovo PRMT è stato adottato dalla Giunta Fontana con la deliberazione 5025 del 22 settembre 2025 ed è stato trasmesso al Consiglio per l'approvazione. Sostituirà il piano del 2016 e costituisce il quadro di riferimento regionale per strade, ferrovie, metropolitane e tram, trasporto pubblico locale, ciclabilità, navigazione, logistica e mobilità delle merci.

Il piano ha un orizzonte di riferimento di circa otto anni, accompagnato però da una prospettiva di più lungo periodo. La stessa programmazione regionale individua tre grandi obiettivi: garantire l'accessibilità alle funzioni presenti sul territorio, collegare la Lombardia alle reti nazionali e internazionali e rendere il sistema dei trasporti sostenibile dal punto di vista sociale e ambientale. L'impostazione dichiarata segue il principio “**Avoid, Shift, Improve**”: ridurre **dove possibile la necessità di spostarsi, spostare quote di mobilità verso mezzi più sostenibili e migliorare l'efficienza del sistema dei trasporti**.

È proprio sulla traduzione concreta di questi obiettivi nell'elenco delle infrastrutture che si concentra però l'attacco delle opposizioni. Il gruppo regionale del Pd ha annunciato una lunga battaglia in Aula insieme alle altre forze di opposizione, ricorrendo anche alla cancellazione del contingentamento dei tempi, possibilità che ogni gruppo consiliare può utilizzare una sola volta durante la legislatura.

«**Il Prmt – spiega Astuti – è quel corposo documento di programmazione che contiene tutte le opere che la Regione intende realizzare nei prossimi anni, dalle strade, tante, alle opere ferroviarie, troppo poche. È un piano che ancora una volta punta su asfalto e cemento,**

sacrificando il trasporto pubblico e la ferrovia».

Secondo i calcoli presentati dal Partito democratico, le nuove opere inserite nella programmazione comporterebbero un consumo di **1.658 ettari di suolo**, circa l'80% dei quali legati a interventi stradali e autostradali. «**Prevede nuove opere che consumerebbero 1.658 ettari di suolo**, l'80% dei quali destinati a strade e autostrade: una superficie pari a circa 1.400 campi da calcio – prosegue Astuti –. **Opere spesso progettate vent'anni fa, mai realizzate e che, anziché essere ripensate alla luce delle esigenze attuali, vengono ancora considerate strategiche. Al contrario, interventi fondamentali come il potenziamento di diverse linee ferroviarie vengono rinviati a dopo il 2032**».

Lombardia seconda regione per ettari di suolo consumati. “Ma qui 10 milioni di abitanti, abbiamo una strategia”

Il peso delle strade sul consumo di suolo lombardo

Il tema si inserisce in una situazione territoriale già particolarmente delicata. Secondo l'ultimo rapporto del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente, nel 2024 la **Lombardia era la regione italiana con la quota più alta di territorio artificializzato: il 12,22%**, oltre 290mila ettari complessivi. Nel solo 2024 sono stati trasformati circa **834 ettari di nuovo suolo**, il secondo valore regionale più alto d'Italia dopo l'Emilia-Romagna.

Le infrastrutture di trasporto costituiscono già una componente importante di questa occupazione. Un'elaborazione regionale su dati Ispra, contenuta nella Valutazione ambientale della pianificazione lombarda della mobilità, calcola che nel 2022 **76.316 ettari di territorio regionale risultavano occupati da infrastrutture di trasporto**. Di questi, ben **71.505 ettari erano costituiti da strade pavimentate**, contro 3.696 ettari di sedi ferroviarie, mille ettari di aeroporti e 116 di infrastrutture portuali.

Lo stesso documento ricostruisce anche l'evoluzione dell'ultimo decennio: le superfici occupate dalle infrastrutture sono passate da circa 75.558 ettari nel 2012 a 76.316 nel 2022. Tra il 2015 e il 2022 le nuove strade e i relativi spazi accessori hanno determinato in media circa **69 ettari di nuovo consumo di suolo all'anno**, contro circa 5 ettari annui attribuiti alle infrastrutture ferroviarie.

Il dato riguarda da vicino anche il Varesotto. In provincia di Varese, nel 2022, risultavano classificati come occupati da **strade pavimentate circa 5.482 ettari**, ai quali si aggiungevano 416 ettari di sede ferroviaria e 594 ettari di superfici aeroportuali. Complessivamente le infrastrutture di trasporto occupavano così circa 6.517 ettari.

Una pressione che si inserisce in una provincia già fortemente urbanizzata: gli stessi documenti regionali collocano **Varese, insieme a Milano e Monza Brianza, tra le province lombarde con le percentuali più elevate di suolo artificializzato**.

Ritrovare la terra: sotto l'asfalto c'è una risposta al riscaldamento globale. Serve partire

“Dopo trent’anni i lombardi non si muovono meglio”

Per Astuti, la quantità di infrastrutture stradali realizzate o programmate non si sarebbe tradotta in un miglioramento sufficiente della mobilità quotidiana. «Dopo trent’anni di politiche regionali, i lombardi non si muovono meglio: **traffico e congestione restano problemi quotidiani, i ritardi ferroviari pesano sui pendolari e i costi continuano a crescere**, tra aumenti delle tariffe ferroviarie e pedaggi autostradali tra i più cari d’Italia. Intanto, **il trasporto pubblico su gomma è in grave difficoltà, anche per l’aumento dei costi energetici, e continua a essere trascurato dalla Regione**».

La rete viaria lombarda è d’altra parte una delle più estese e capillari del Paese: secondo Arpa Lombardia supera complessivamente i **70mila chilometri**, considerando autostrade, strade statali, provinciali e comunali. Da qui la richiesta del Pd di spostare il baricentro della nuova programmazione regionale.

«**Noi chiediamo invece un’inversione di rotta radicale: la priorità deve essere il potenziamento del trasporto pubblico**, sia nelle aree più congestionate sia in quelle meno servite, e la realizzazione delle opere ferroviarie davvero strategiche».

Il punto, precisa Astuti, non è escludere in assoluto gli interventi sulla rete viaria. «**Le nuove strade, dove necessarie, devono migliorare la viabilità esistente, non tradursi in nuove autostrade di interesse prevalentemente locale**, con costi enormi, consumo di suolo e ricadute economiche che finiscono per gravare anche sul pubblico. La Lombardia ha bisogno di collegamenti efficienti e accessibili, non di altro asfalto che non risolve i problemi della mobilità».

This entry was posted on Tuesday, October 13th, 2026 at 6:46 pm and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.