

Il presente documento ha lo scopo di evidenziare alcune contraddizioni ed inesattezze procedurali e tecniche contenute nella proposta di modifica del PGTU approvata dalla giunta il 31 dicembre ultimo scorso. Sono importanti perché tratte dai capitoli 1,2,3 dove sono riportate le premesse e le ipotesi di lavoro per aggiornare le criticità affrontate nello studio del PGT approvato in via definitiva, modifiche comprese, nel 2011 e dare loro una soluzione soddisfacente. Ovvero sono i cardini dai quali parte il nuovo studio o, se preferite, la giustificazione del vecchio PGT al quale sono state aggiunte modifiche a nostro giudizio generalmente non positive e non soddisfacenti le richieste che la popolazione aveva chiesto tramite processi democratici posti in essere dalla giunta medesima.

Punto 1.2 Struttura della mobilità dei locatesi

“I dati analizzati nello studio per il PGT, quelli cioè del censimento 2001, caratterizzavano la mobilità dei cittadini di Locate essenzialmente come mobilità di scambio. Il dato del censimento 2011 conferma il dato medio. Nello specifico la percentuale di lavoratori pendolari in uscita passa dall’80 all’85%, mentre quello degli studenti si riduce dal 50 al 39%.”

NOTA: chiara fotografia di un paese che sempre più diventa paese dormitorio con notevole diminuzione della attrattività dai paesi vicini.

PUNTO 1.4 La viabilità interna

..... Il problema dei flussi di attraversamento presenti durante la punta del mattino lungo l’itinerario via Nenni/ via Moro è stato in parte ridimensionato con l’adozione del dispositivo di ZTL anche se solo la possibilità, oggi normativamente negata, di attrezzare tale dispositivo con un sistema di telecontrollo renderà tale protezione pienamente efficace.

NOTA: come può ridimensionare il problema dei flussi una ZTL non supportata da vie alternative di scorrimento ?

“Il potenziamento della Valtidone, con il raddoppio della carreggiata tra lo svincolo di Zerbo e quello di Opera sud dovrebbe infine ridurre ulteriormente la pressione sulla rete interna di Locate da parte del traffico di attraversamento.”

NOTA: chi usa la Val Tidone per arrivare a Locate continuerà a percorrere le stesse vie quindi non si capisce l’asserto. Il traffico di attraversamento dovuto alla Val Tidone c’è soltanto quando questa è bloccata. In questo caso si favorisce l’utilizzo delle strade interne di Locate grazie alla maggior facilità con la quale si arriva ad

Opera Sud provenendo da Milano. Quello che viene favorito è il traffico interno di Opera, non di Locate

PUNTO 1.4 La viabilità interna

“Il progetto di ‘sbinamento’ della attuale grande rotatoria proposto dal PGT e che verrà prossimamente attuato quale opera connessa alla realizzazione dell’outlet, è destinato a risolvere tale criticità.”

NOTA: Non è assolutamente vero. Serve solo a snellire il traffico proveniente da Milano e S.Giuliano diretto verso Opera e l’Outlet in quanto queste correnti di traffico eviteranno quelle interne a Locate, imperniate sulla rotonda A.Moro/Milani, creando un secondo impedimento per coloro che vorranno uscire da Locate in direzione Opera. La chiusura contemporanea della via Milani verso la Val Tidone direzione Melegnano incrementerà ulteriormente i disagi.

PUNTO 1.6 La sosta :

“Il sistema della sosta risente con evidenza della presenza della stazione e dei principali poli attrattori, fattori che inducono la piena saturazione del sistema con particolare riferimento al parcheggio di interscambio a nord della ferrovia, dell’anello Martiri/Giardino e del circuito XXV Aprile/Diaz. Risulta pertanto evidente la necessità di rafforzare le misure di contrasto della sosta pendolare e/o di lungo periodo per restituire l’offerta necessaria a servizio delle attività commerciali e terziarie del centro.”

NOTA : Ma se come polo attrattivo Locate è in declino, (vedere punto 1.2) come può essere una criticità la sosta pendolare? Nella realtà si scoraggerà ancora di più l’effetto attrattivo di Locate con nocumento delle attività commerciali del centro.

Punto: 1.7 Incidentalità

“I tassi relativamente elevati di incidentalità che caratterizzano Locate (578 feriti/100.000 abitanti contro una media di 400 registrati per i comuni di analoghe dimensioni nella provincia di Milano) sono in larga misura dovuti alla presenza della Statale Valtidone che, da sola, causa la metà degli incidenti gravi registrati.”

NOTA: è chiaramente un uso distorto dei dati, la Val Tidone è solo in minima parte interessata dal traffico Locatese essendo via di grande comunicazione extraurbana e i suoi incidenti non sono minimamente dipendenti dal traffico interno di Locate . Seguendo il ragionamento il traffico interno di Locate causa meno di 300 feriti/100.000 abitanti, al di sotto della media registrata per i comuni di analoghe dimensioni

“Un secondo dato preoccupante é che Locate non partecipa al generale trend di riduzione del fenomeno.”

NOTA: E come può se è già sotto e se la metà degli incidenti sono dovute a cause esogene?

1.8 Il “Polo dei distretti produttivi”

“L’arrivo dell’outlet suscita notevoli preoccupazioni, in particolare tra i residenti del quartiere nord ferrovia che hanno nella via Milano il loro unico accesso.

Le verifiche indipendentemente svolte (da Chi?) hanno individuato gli interventi necessari per potenziare il sistema sino ai livelli di capacità richiesti dalla nuova domanda. Tali potenziamenti riguardavano in particolare le rotatorie Milano-Abruzzo e Milano-Luxembourg, la via Milano e l’asta della Valtidone. Di questi, solo la prima non verrà realizzata. Di grande rilevanza l’intervento sulla rotatoria Milani/Moro che consentirà di separare la viabilità interna della rete extraurbana.

NOTA: E ciò avvantaggerà il traffico outlet e peggiorerà il traffico in uscita da Locate sull’asse di via A. Moro. E’ evidente il tentativo di far passare lo spostamento del cavalcavia come opera per Locate mentre è esclusivamente di vantaggio Outlet. Cfr punto 1.4

2 Il questionario on-line

“Il lavoro di ‘ascolto’ della città ha previsto, tra le altre iniziative, l’effettuazione di un questionario, da compilare on-line, dal quale indagare, oltre alle principali caratteristiche della mobilità, un giudizio sugli aspetti relativi alla qualità del muoversi negli spazi pubblici. Esso è inoltre stato utilizzato come ‘cassetta’ per raccogliere commenti, suggerimenti, richieste e segnalazioni utili al lavoro di redazione del Piano. Essendo il campione a risposta volontaria è anzitutto importante verificare la sua rappresentatività rispetto alla popolazione complessiva.”

NOTA: Ci sono alcune questioni di merito: un campione è rappresentativo se e solo se non è vincolato da condizioni ed è numericamente rilevante. Il fatto che fosse “on line” determina una selezione a priori del campione essendone automaticamente esclusi tutti coloro che non usano i mezzi “on line”. In una popolazione che “invecchia” questo non è dato da sottovalutare. Altra questione è la volontarietà dell’adesione al sondaggio. La volontarietà esclude la casualità e pertanto rende le statistiche relative non rappresentative della popolazione di riferimento . Inoltre nei dati non si riporta il numero di cittadini che hanno risposto al questionario. Tutto ciò rende non possibile generalizzare i dati ottenuti dal “sondaggio” . Estremizzando si

potrebbe pensare che il campione sia stato selezionato con la famosa frase: “venga volontario il ...” di scolastica o militare memoria.

E' da rimarcare che oltre al questionario, l'amministrazione ha previsto una serie di incontri con la popolazione con i medesimi fini. Solo che i risultati di questi incontri, forse perché fortemente critici nei confronti dell'impianto del PGTU voluto da Giunta e consulenti, non sono minimamente riportati. Ciò rafforza il sospetto che i dati del sondaggio possano risentire moltissimo della non causalità del campione.

.....

“Ciò premesso si evidenziano i seguenti principali aspetti:

- vi è una ampia disponibilità di spazi privati per il ricovero delle auto, che infatti non affollano tutte le superfici disponibili come altrove frequentemente avviene;”

NOTA: E' una deduzione erronea e soggettiva specie nella seconda parte, premesso che la prima parte non è statisticamente provata.

-

- per andare in centro la bicicletta viene utilizzata tre volte più frequentemente che non per andare in stazione: è qui ben visibile il problema del furto.

NOTA: La considerazione dei furti è pertinente ma la premessa è erronea, difatti mentre per andare in centro si sceglie la giornata “buona” ovvero che non piova o non faccia freddo non esistendo un obbligo routinario di andare in centro, prendere il treno è un obbligo per chi va a lavoro e se piove o fa freddo utilizza altri mezzi, visto che sono disponibili.

-

“Risulta evidente il forte orientamento ‘pedonale’ della mobilità dei locatesi, mentre l'uso della bicicletta risulta importante soprattutto per accedere al centro e ai parchi.”

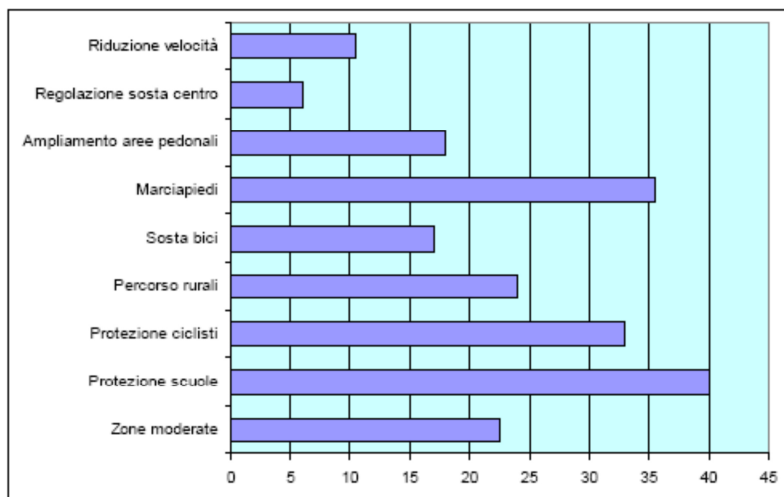
NOTA: Conclusione totalmente arbitraria Difatti sia il centro che i parchi si utilizzano quando non piove o non fa freddo.

In modo molto onesto, dobbiamo dire, vengono riportati i risultati globali relativi alla mobilità:

“Importanza delle politiche sulla mobilità. Tra le politiche citate suscitano la maggiore condivisione quelle relative alla protezione delle scuole, al miglioramento dei marciapiedi e alla protezione dei ciclisti.

In apparente contraddizione con i giudizi sulla mobilità sopra riportati la scarsa importanza riconosciuta alle politiche sulla sosta (probabilmente per paura di regole più rigide), così come a quelle per il controllo delle velocità.

Tiepidamente positivo l'apprezzamento delle politiche per la realizzazione delle zone moderate, dei percorsi rurali, delle aree pedonali e delle attrezzature di sosta per le bici."



NOTA: anche i risultati del questionario “on line” sconsigliano la linea urbanistica sposata dalla giunta e dai suoi consulenti. Dopo tutto i cittadini, per esperienza diretta, hanno capito che se si riducono i parcheggi e le strade ed a queste se ne riduce artificialmente la velocità di percorrenza, il traffico e la qualità della vita non possono migliorare. Probabilmente il proseguo su questa via, senza investire in marciapiedi e sicurezza stradale, verrà implicitamente giustificato con l’inadeguatezza del “campione”

3 Gli obiettivi del Piano

3.1 Sicurezza

Locate intende adottare la cosiddetta “Visione Zero”, cioè la totale eliminazione dell’incidentalità grave sulle strade, come unico obiettivo accettabile.

Intende per questo adottare in modo estensivo tutti gli strumenti capaci di ridurre l’incidentalità e le sue conseguenze, a partire dalla riduzione delle velocità e dei comportamenti all’interno dei quartieri residenziali.

NOTA: Questo concetto elimina qualsiasi analisi tecnica e scientifica in quanto elimina la possibilità di analizzare le problematiche connesse all’evento sostituendole con scenari non fondati sui fatti e, quindi, arbitrari. Se si esaminano i dati tabellati dal rapporto si scopre che gli eventi mortali dal 2007 (forse dal 2001, il rapporto è vago, ad arte, su questo) al 2015 sono solo 2 e tutti ben lontani dall’abitato di Locate. Pertanto la loro rilevanza statistica è pressoché nulla. Ergo qualsiasi soluzione arbitrariamente stabilita potrebbe avere l’effetto di renderla statisticamente certa e non solo al di fuori dell’abitato. La disciplina tecnica che

viene normalmente utilizzata per analizzare queste problematiche è l'Analisi del Rischio. Tale analisi per poter essere effettuata deve necessariamente partire da un rischio accettato di valore finito. Porre $R=0$ significa rendere impossibile l'analisi. D'altra parte qualcuno è mai riuscito a misurare lo "0"?
Tutta l'analisi che ne consegue è quindi totalmente non provata e dipende solo dai pregiudizi urbanistici di chi l'ha svolta. In altri termini dalle sue "Utopie" in questo caso piegate, pare di supporre, alle esigenze dei proprietari dell'Outlet ed al concetto della minore spesa possibile per l'amministrazione, dichiarato nella premessa al documento, al di fuori di quelli che sono gli oneri previsti per l'Outlet. Oneri che, è bene ricordare, verranno pagati attraverso opere realizzate dall'outlet stesso.

Il Comitato Esecutivo di CPL