

Ok al Piano della mobilità, la Regione punta a ridurre il trasporto privato del 7%

written by Redazione
21 Settembre 2016





Incremento dell'offerta del servizio ferroviario regionale del 20%, del trasporto pubblico su ferro del 19% e del trasporto pubblico su gomma del 5%, con una riduzione del trasporto privato su strada del 7%. Sono gli obiettivi che si propone di raggiungere il nuovo Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti

approvato a maggioranza in Consiglio regionale con 39 voti a favore e 26 contrari, dopo che la Commissione Territorio prima dell'estate aveva tenuto numerose audizioni con comitati di utenti e pendolari, associazioni, enti locali, gestori e società pubbliche e private. I nuovi interventi programmati dovrebbero portare a un incremento della velocità media di percorrenza sulla rete extraurbana da 49 a 52 chilometri orari riducendo del 6% i tempi complessivi di viaggio. Inoltre si prevede una diminuzione dell'emissione di sostanze inquinanti atmosferiche da 17,8 milioni di tonnellate annue a 16,8: il solo valore del PM10 dovrebbe calare del 20%. Per il potenziamento del servizio ferroviario e del trasporto pubblico locale il Piano calcola investimenti economici di circa 15 miliardi di euro, ai quali si aggiungono 300 milioni di euro per i costi di esercizio: si ipotizzano risparmi di quasi 600 milioni di euro all'anno per la riduzione dei tempi di viaggio delle persone e di 200 milioni per quella delle merci, con l'aggiunta di altri 50 milioni di risparmio sui costi sociali determinati dalla riduzione degli incidenti stradali, quantificata nel 23%. Nel 2014 la Lombardia è stata interessata da 16 milioni e 400mila spostamenti al giorno, 700mila in più rispetto a dieci anni prima: gli spostamenti occasionali sono aumentati del 15,4% e hanno superato quelli legati a motivi di lavoro, con una percentuale complessiva del 43,6%. Nel solo territorio milanese si registrano un terzo degli spostamenti lombardi. Con l'obiettivo di ridurre progressivamente il numero, saranno incentivati l'integrazione tariffaria e i servizi di trasporto collettivo. "Il futuro del trasporto pubblico locale non può dipendere dall'incremento delle risorse pubbliche: per poter fare gli investimenti

che servono e per garantire un trasporto pubblico locale più efficiente, occorre avere degli attori del sistema che, come avviene nel resto d'Europa, abbiano una dimensione sufficientemente ampia per reggere con spalle solide gli investimenti necessari - ha detto il Presidente del Consiglio regionale Raffaele Cattaneo -. Per fare questo è inimmaginabile riproporre come unico soggetto industriale l'ex monopolio nazionale, ma occorre dare vita in Lombardia a un grande operatore che per dimensione e solidità sia in grado di competere con il monopolista nazionale. Questo può avvenire a partire dall'esperienza di Trenord, di cui Regione deve mantenere almeno la quota attuale del 50% ed eventualmente crescere per ottenerne il controllo, e proseguendo nel progetto di integrazione con Atm sul modello parigino di Rtpc ". Per il relatore del provvedimento Fabio Altomonte (Forza Italia) "una parte significativa del Piano riguarda Milano e la Grande Milano. Crediamo, infatti, che lo sviluppo infrastrutturale sia lo strumento principe per competere a livello globale. Ci riferiamo soprattutto a quello su ferro che interessa sia le linee sub-urbane che le metropolitane. Il nostro obiettivo è dare una visione infrastrutturale di lungo periodo. Se pensiamo -ha detto ancora Altomonte- che l'ultimo Piano presentato sulla mobilità risale al 1982, è evidente che questo provvedimento è strategico e di grandissima rilevanza".

Le opere più significative inserite nel Piano

Tra le opere prioritarie in ambito ferroviario indicate dal Piano troviamo: adeguamento linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano e linea Luino-Gallarate; potenziamento linea Rho-Gallarate; realizzazione linea Varese-Mendrisio, tratta Arcisate-Stabio e riapertura linea Varese-Porto Ceresio; potenziamento della linea Milano-Seveso-Asso; completamento del raddoppio della linea Milano-Mortara e quadruplicamento della tratta Milano-Rogoredo-Pavia; raddoppio della ferrovia della Cremona-Mantova-Milano. Sono previsti interventi strutturali sul nodo ferroviario di Milano con la realizzazione di un nuovo collegamento tra le stazioni di Porta Garibaldi e Centrale e l'acquisto di nuovo materiale rotabile per oltre un miliardo di euro. Si prevede quindi di completare la tratta metropolitana della M5

da Bignani a San Siro, di realizzare la tratta Lorenteggio-Linate lungo la M4 e di prolungare la M1 fino a Monza Bettola, la M2 fino a Vimercate e la M3 fino a Paullo. Sul piano viabilistico i primi interventi dovrebbero riguardare il completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano, la terza corsia sulla Milano-Meda, il completamento della Tangenziale Nord di Milano-Rho-Monza, il raccordo tra la A4 per Venezia e la Tangenziale Est e il relativo collegamento con la Brebemi, la riqualificazione della "Paullese" e i sistemi di accessibilità alla Valtellina e a Malpensa. Il valore complessivo di queste opere si avvicina ai 40 miliardi di euro: ad oggi sono già disponibili 16 miliardi. Via libera ad alcuni emendamenti (43 quelli presentati in tutto) che riguardano in particolare il riconoscimento della connessione su ferro Brescia-Montichiari come prioritaria, la realizzazione di una stazione ferroviaria dell'Alta Velocità di servizio per il Basso Garda lungo la linea Treviglio-Brescia-Verona in prossimità del casello di Sirmione, il completamento dell'anello ciclabile del Garda, il secondo lotto della tangenziale sud esterna di Brescia da Ospitaletto fino ad Azzano Mella e l'allargamento a tre corsie per senso di marcia della tangenziale sud da Brescia fino allo svincolo di Brescia est; la riqualificazione a carreggiate separate della "Paullese", il collegamento stradale tra Milano e Cremona; il raddoppio della tratta ferroviaria Bergamo - Ponte San Pietro - Terno d'Isola; la possibilità di realizzare una nuova fermata della linea suburbana S8 a sud di Monza, in prossimità del quartiere San Rocco; valorizzazione dell'incrocio ferroviario di Merone con la realizzazione del servizio ferroviario Como-Erba; adeguamento tecnologico e superamento barriere architettoniche della linea metropolitana M2; realizzazione collegamento metrotramviario tra Certosa e Cascina Gobba; miglioramento della connessione tra la TEEM e la A7; prosecuzione della linea M4 da San Cristoforo per collegare i Comuni del sud ovest di Milano con contemporaneo potenziamento in loco del trasporto pubblico locale su gomma.