

Convegno PD del 15 giugno 2010

Maurizio Mottini

le infrastrutture

Non parleremo della Pedemontana, della BreBeMi o della TEM. Non perché non siano argomenti seri, importanti. Ma perché vogliamo parlare del ferro, del trasporto pubblico su ferro. Da troppo tempo trascurato, negletto, qui da noi ma non altrove. Altrove, in Europa ma anche in America, si parla e si decide in materia di trasporto pubblico su ferro perché è la sola alternativa seria al problema "traffico e congestione", perché è la soluzione più ecologica.

Ferrovia :

1) A Milano c'è un problema serio: dove si fa la stazione (unica si spera) dell'Alta Velocità? Non può essere alla Fiera di Rho. Occorre certo una fermata ma non è possibile che sia la stazione di Milano. Troppo decentrata e con insufficiente collegamento con il sistema regionale. Anche Lambrate non è adatta. E la Centrale è una stazione di testa. Adatta per le partenze ma non per il passaggio dell'alta velocità proveniente da Torino per Venezia o dal Nord verso Genova o Bologna.

Ci sembra che la soluzione più adatta sia sull'asta del vecchio scalo Farini. Collegata al sistema regionale e al Passante. Ci sembra l'ipotesi più convincente.

A meno che non si voglia verificare se sia utile ancor'oggi riesaminare la controversia di 40 anni or sono: nel passante dovevano andare i treni a lunga percorrenza o i treni regionali? Vinse la seconda tesi e purtroppo si fecero solo due binari anziché tre. Oggi è ancora possibile qualche riflessione sul tema alla luce dell'Alta Velocità? Almeno è opportuna una verifica. Una stazione interrata lunga 250 m. con una luce di 26 m. già c'è a Repubblica. E anche a Buenos Ayres/Regina Giovanna.

2) Il secondo tema del nodo ferroviario milanese è la Circle Line. Che deve però essere effettivamente circolare e quindi occorre ricostruire (oggi necessariamente in sotterranea) l'anello ferroviario urbano. Naturalmente occorre anzitutto ragionare sul tracciato. A noi pare che la chiusura dell'anello oggi sia opportuno collocarla il più esterna possibile, in modo da fornire un servizio urbano efficace. Il completamento dell'anello secondo noi potrebbe collocarsi da Villa Pizzone a S.Cristoforo su un'asse rigorosamente nord/sud. Non è certo cosa che si possa fare domattina. Serve tuttavia definire una strategia per il nodo di Milano. E questa è certamente una scelta strategica.

3) Il terzo tema è il ruolo del Passante. Oggi c'è, opera in modo soddisfacente. Certo potrebbe reggere maggiori frequenze. Ma purtroppo ancora non è integrato nel sistema urbano ATM e forse ancora poco nel sistema regionale. Manca l'integrazione tariffaria di vasta area, E gli orari non si trovano né sul sito della ATM

né su quello di Trentitalia. E' un povero orfanello mentre è la saldatura tra il sistema urbano e quello regionale. Alla stazione di Certosa non si sa dove fare il biglietto. Una vergogna!

Metropolitana

La rete è ancora modestamente sviluppata e con pochissime propaggini fuori dei confini comunali. Ma vediamo la situazione

- Linea 5 e linea 4 dovrebbero realizzarsi su percorsi non esenti da difetti ma decisi dal Sindaco Albertini, allora Commissario per il traffico, senza discussione pubblica, neanche in Giunta. I dubbi tuttavia ci sono; pochi per la linea 5 ma molti per la linea 4. Il CIPE ha effettivamente deliberato ma occorre vedere se il Comune dispone di sue risorse e se i privati le trovano
- Il nodo Pagano rimane serio (dopo la scomparsa della linea 6) ; quali soluzioni per l'expo? Mettiamo in frigorifero per 6 mesi la tratta Bisceglie/Pagano per raddoppiare i treni per Rho? E' questa la soluzione di qualità? Non conviene sacrificare un pezzo della 4 e fare lo svincolo di Pagano collegando Wagner a Missori? O ci sono altre idee?
- Prolungamenti esterni al Comune: occorre decidere in un quadro metropolitano. Ipotesi la MMspa ne ha fatte tante. Occorre vedere come raccogliere le risorse e definire un piano di vasta area.

La rete di superficie

- E' il vero problema di Milano E' un servizio totalmente inaffidabile sui tempi. Ci sono accodamenti incomprensibili di automezzi della stessa linea, anche di filobus e qualche volta anche di tram. I ritardi sono costanti. Sulle paline non ci sono più gli orari ma solo l'indicazione della frequenza nelle diverse fasce orarie (ovviamente non rispettate!)
- La velocità commerciale di 12 Km/ora contro i 20 e più delle città europee (Barcellona è a 22 Km/ora) Quindi il nostro costo è quasi doppio delle altre città europee.
- Potenziamento delle corsie protette e asservimento semaforico: sono promesse da lustri ma mai attuate. C'è la paura di irritare gli automobilisti.
- I grandi tram moderni chiedevano raggi di curvatura maggiori e un fondo per le rotaie adeguato. Niente è stato fatto. E il rumore dei megatram sta facendo diventare antipatico ai cittadini il mezzo di trasporto più ecologico! E i nemici del trasporto pubblico, molto presenti in Giunta stanno speculando di far sparire i tram dalla nostra città, mentre in tutto il mondo accrescono le reti tranviarie!
- La rete di superficie deve cambiare: deve fornire un servizio accettabile. Occorre una valutazione di un terzo "super partes" sulla qualità del servizio ATM a tutela degli utenti.

Infine come si è già accennato il sistema dei trasporti metropolitano richiede la **integrazione tariffaria**

Se ne parla da 30 anni mentre a Bilbao, due anni fa, hanno fatto in 6 mesi l'integrazione tariffaria di 7 aziende con tranvie con scartamenti diversi. E naturalmente è aumentata l'utenza!

Noi invece andiamo indietro.

Oggi il SITAM (la mini integrazione x autolinee) è in crisi : da settembre l'AGI abbandona il sistema dei comparti 2 e 4. Dice che non può più accettare le dilazioni di pagamento dell'ATM.

La Regione deve intervenire, deve assumersi le sue responsabilità.

La questione di parcheggi di corrispondenza

E' un problema strategico per liberare Milano e i Comuni di 1a fascia dalla morsa del traffico. Occorre che il sistema Fs e FNM alle stazioni abbiano parcheggi di corrispondenza. E anche in cittàne occorrono di più. Le notizie non sono buone.

Alla Comasina non si fa più. L'accesso a quello di Maciacchini è precario e non segnalato. A Certosa è aperto da pochi giorni dopo due anni di attesa. A S.Donato c'è una situazione di crisi per problemi di sicurezza.

1. Occorre un programma strettamente vincolato alle scelte per i terminali delle linee MM
2. Occorre una iniziativa di area metropolitana (alle stazioni delle FNM e FS)
3. Le ipotesi dei parcheggi remoti per l'Expo; occorre verificare se poi potranno servire per favorire il passaggio al mezzo pubblico.

La gestione è affidata alla ATM. Sta bene ma le politiche della fidelizzazione della clientela sanno cos'è? Parcheggio gratis almeno per gli abbonati!

Per tutti gli argomenti che abbiamo trattato diciamo:

No all'autostrada sotto la città di 14 km con 9 uscite!!!!

Per uscire da una stazione di MM si può essere anche dentro un palazzo: si veda quella di via Lanza. Ma per un'uscita autostradale occorrono svariate centinaia di mq.!

Non è un no ideologico. E' la constatazione di una sciocchezza.