

Data Stampa 8247-Data Stampa 8247

Data Stampa 8247-Data Stampa 8247

«Più infrastrutture, incentivi e sicurezza Serve un patto per il trasporto pubblico»

La proposta del Pd. In un documento le criticità a livello regionale: treni in ritardo, aree scoperte Casati e Scandella: potenziare la tratta per Milano e viaggi gratuiti per gli studenti fino a 25 anni

■ L'obiettivo è convertire il 10% degli spostamenti dall'auto ai mezzi pubblici

LUCA BONZANNI

■ In una cinquantina di pagine scorrono problemi, dati e proposte. Il gruppo del Partito democratico in Consiglio regionale ha lanciato il «nuovo patto per il trasporto pubblico lombardo», un documento organico che parte da due questioni chiave - «l'insufficienza delle infrastrutture dell'area metropolitana e la debolezza del trasporto pubblico nelle altre province», sottolineano i dem - e fissa un traguardo «ambizioso ma realistico», cioè quello di convertire il 10% degli attuali spostamenti dall'auto privata al trasporto pubblico.

Rispetto al cosiddetto nodo ferroviario di Milano, il Pd indica una serie di azioni: «Separare il più possibile il trasporto merci da quello passeggeri, riservando al primo infrastrutture ad hoc; ridistribuire il traffico nelle nuove «stazioni di porta» della città (Bovisa/Certosa a nord, Rogoredo a Sud, Rho Fiera a ovest, Segrate a est), sgravando quelle del centro oggi sature, a partire da Centrale; coltivare la prospettiva di una vera «circle line» milanese, anche ipotizzando di chiudere in futuro l'anello ferroviario a ovest, da San Cristoforo a Rho». Di pari passo, rispetto alle altre province lombarde i dem chiedono di aumentare del 35% le risorse a disposizione del Tpl, definendo «livelli minimi di servizio su scala regionale e destinare 50 milioni di euro annui ai servizi nelle aree a

domanda debole, anche attraverso la sperimentazione di servizi a chiamata».

«In Lombardia, quello che dovrebbe essere un pilastro fondamentale per i cittadini e le imprese purtroppo non funziona e presenta molte criticità - premettono **Simone Negri**, capodelegazione del Pd in Commissione Trasporti, e i consiglieri bergamaschi **Davide Casati** e **Jacopo Scandella** - . Ci troviamo in assenza di un serio piano per potenziarlo, oltre all'assenza di soluzioni per risolvere i tanti problemi oggi sul tavolo. Sono ben dieci le province lombarde sotto la media nazionale per disponibilità di servizi di trasporto pubblico, i treni regionali hanno una puntualità di dieci punti inferiore a quella della media nazionale».

In chiave più politica, mette nel mirino la scelta «di **Attilio Fontana** di prevedere due assessorati, uno alle Infrastrutture e uno alla Mobilità: è stata sbagliata e va corretta con la prossima legislatura. Fondamentale sarà istituire un'Agenzia Lombarda della Mobilità in grado di assumere le funzioni in capo alla Regione. Purtroppo invece, l'unica scelta politica della giunta Fontana è stata quella di far uscire la Regione dalle agenzie del trasporto pubblico locale, cioè gli enti che programmano il servizio a livello provinciale». Da Negri giunge un'altra stoccata: «È evidente che il ministro Salvini ha una priorità, che è la costruzione del Ponte di Messina, e non le infrastrutture per i pendolari e i turisti in Lombardia. Parlo del prolungamento della M4 a Segrate, della risoluzione dell'intasamento del nodo di Milano, del quadruplicamento della Milano-Pavia e del rad-

doppio della Milano-Mortara, la manutenzione di tanti ponti: problemi irrisolti e opere prorogate».

Qui Bergamo

Casati e Scandella entrano nel dettaglio del capitolo locale. Per Bergamo, la «priorità assoluta» è «migliorare in modo radicale il collegamento ferroviario per Milano, centrale per lo sviluppo del nostro territorio sia a livello economico che per la mobilità delle persone, e che oggi non offre un servizio adeguato alle necessità». Qui, la questione atavica è il «salto di montone»: «Serve affrontare definitivamente il grosso tema infrastrutturale del collegamento ferroviario Bergamo-Treviglio-Milano - ribadiscono Casati e Scandella -, con l'urgenza di finanziare l'intervento di scavalco che condiziona notevolmente i tempi di percorrenza sull'intera tratta». Ma come si fa a rendere il servizio attrattivo? Per Casati la ricetta passa da «rafforzare le misure di sicurezza per passeggeri e viaggiatori, prevedere l'esenzione del pagamento per gli studenti fino a 25 anni e introdurre il «fattore famiglia» nei titoli di viaggio e completare l'integrazione tariffaria». E ancora, i dem mettono sotto la lente anche il «collegamento tra aree interne e montane al capoluogo - aggiunge Scandella -, perché oggi la Lombardia si muove a più velocità e il diritto alla mobilità non è garantito in modo equo e omogeneo. Occorre un'attenta mappatura dei bisogni di valli e montagne per poi immaginare anche soluzioni ad hoc, ad esempio pensando collegamenti con le strutture sanitarie, con i luoghi di interesse turistico oppure servizi a chiamata modulati sulle esigenze delle imprese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un convoglio Trenord: nel mirino i ritardi e le inefficienze del servizio