

Milano: presentato il Piano urbano mobilità sostenibile per i prossimi anni

L'assessore alla Mobilità e Ambiente Pierfrancesco Maran del comune di Milano ha illustrato alla Giunta il Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Il documento è frutto di un approfondito confronto aperto con la città e con gli enti coinvolti avviato nel 2013 ed è stato redatto sotto la supervisione di un Comitato Scientifico. Il piano è destinato a ridisegnare la mobilità di Milano nei prossimi 10 anni e ridefinisce i confini della Città metropolitana, andando a servire e collegare ampie zone extraurbane.

“Abbiamo di fronte a noi una grande sfida: riuscire a garantire dei servizi ancora più efficienti e sostenibili ad un maggior numero di persone – ha dichiarato l'assessore Maran -. Oggi Milano è già un punto di riferimento a livello internazionale per le politiche di mobilità, ma la nascita della Città metropolitana ha ridefinito i confini comunali, rendendo indispensabile una rimodulazione dei servizi in base alle reali esigenze di chi ogni giorno vive e transita a Milano. Il Piano va proprio in questa direzione, aumentando i servizi nelle periferie e verso la Città metropolitana”.

“Il Piano – prosegue Maran – non è una scatola chiusa, ma può essere ancora arricchito grazie al contributo che le associazioni di categoria, comitati, cittadini e consiglieri comunali vorranno apportare nei prossimi 60 giorni”.

Dopo la delibera di presa d'atto della Giunta, infatti, la prossima settimana il documento, insieme al rapporto ambientale e alla sintesi tecnica, verrà messo a disposizione per 60 giorni presso gli uffici del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e del Settore Politiche Ambientali ed Energetiche e pubblicato sul sito del Comune di Milano e di Regione Lombardia, in modo che chiunque possa prenderne

visione e presentare le proprie osservazioni sulla procedura di VAS.

Allo scadere dei 60 giorni il PUMS verrà adottato in Consiglio Comunale con le eventuali modifiche apportate. Il Piano verrà nuovamente messo a disposizione per altri 60 giorni per le osservazioni sui contenuti, per poi essere approvato definitivamente dal Consiglio Comunale.

A livello di trasporto urbano, il piano prevede il potenziamento della rete con il prolungamento di alcune le linee metropolitane oltre i confini comunali, in particolare: la M2 da Cologno Nord a Brugherio e da Assago a Rozzano, la M3 da San Donato a San Donato est, la M5 da San Siro a Settimo e la M4 da San Cristoforo a Corsico – Buccinasco. A questo si aggiunge la progettazione di una sesta linea, lungo la connessione radiale Nord-Ovest, Sud-Est, con servizio sugli assi Certosa/Sempione e Tibaldi/Quaranta. Il documento prevede inoltre la modernizzazione della M2, con il rinnovo del materiale rotabile, l'impermeabilizzazione delle gallerie e il restyling delle stazioni.

Ovviamente sul reperimento delle risorse, che per questi investimenti sono sempre stati in larga parte statali, il piano non ha titolo per entrare nel merito. Tuttavia per la prima volta negli strumenti di piano vi è un allegato dettagliato che analizza l'utilità marginale di ogni singolo investimento e che potrà aiutare Comune di Milano, Città Metropolitana, Regione e Governo a definire costi benefici di ogni investimento per orientare le scelte e l'allocazione delle risorse disponibili nei prossimi anni.

Alcune delle attuali linee tranviarie vedranno inoltre allungare il loro percorso e si trasformeranno nelle cosiddette Linee T, linee di forza più veloci e complementari alla rete delle metropolitane.

Il Piano considera poi di istituire sistemi rapidi su gomma per collegare la città ad alcune importanti direttrici ad oggi non ancora servite: Arese – Lainate, Vimercate, Segrate – Pioltello, Paullo, Binasco e del Cusago.

Per quanto riguarda l'offerta di parcheggi, il PUMS ne prevede la realizzazione in funzione dei prolungamenti delle linee metropolitane a Monza Bettola, lungo la direttrice di via Novara, San Donato Est, Corsico- Buccinasco e Lambrate. Il PUMS indica inoltre la necessità che i parcheggi vengano realizzati lungo le direttrici ferroviarie dell'hinterland, intercettando l'utenza quanto più possibile in prossimità dell'origine del viaggio.

Si ritiene di mantenere Area C, fino alla realizzazione di M4, ai suoi attuali confini alla Cerchia dei Bastioni. Il Piano individua come azione prioritaria la realizzazione di una Low Emission Zone posta in prossimità del confine comunale ma all'interno della cerchia delle tangenziali. Uno strumento che prevede l'installazione di varchi elettronici in grado di controllare in maniera automatica il rispetto delle regole adottate dalla Regione Lombardia sulla circolazione veicolare, in funzione delle classi emissive Euro, consentendone un effettivo controllo sul territorio comunale di Milano, nonché il controllo di camion e veicoli di ampie dimensioni, seguendo il modello londinese.

Il PUMS promuove l'ulteriore diffusione dei mezzi in condivisione. Già oggi Milano è, con Parigi e Berlino, un punto di riferimento europeo per questi servizi, che verranno estesi al punto che con ogni probabilità nei prossimi anni ogni cittadino sarà registrato ad almeno un servizio di sharing.

E' un'evoluzione già in corso, grazie all'avvio del car sharing nel 2013, e che nei prossimi mesi vedrà l'aggiunta dello scooter sharing e delle bici a pedalata assistita, con l'estensione di Bikemi fuori dalla cerchia della 90/91.

Un altro aspetto fondamentale del Piano è la valorizzazione dello spazio urbano, attraverso interventi di moderazione della velocità veicolare (zone 30 e isole ambientali) che renderanno la città più sicura e sostenibile. " Tra le grandi città italiane, Milano è quella che registra il più basso indice di mortalità sulle strade. La nostra priorità è rendere

le strade di Milano sempre più sicure attraverso provvedimenti mirati a ridurre la velocità stradale” , sottolinea l’assessore Maran. Parallelamente il PUMS incentiva la mobilità dolce, rafforzando o la rete ciclabile e prevedendo una rete di itinerari pedonali.

Il Piano cerca di rendere anche più efficienti le imprese milanesi e lombarde attraverso una gestione più smart della logistica merci, che sviluppi alcuni progetti sperimentali già in corso, integrandoli con la low emission zone e consentendo una migliore gestione dei sistemi di carico e scarico.

Il Piano renderà Milano una città accessibile a tutti. In questo contesto si inserisce l’elaborazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), che prevede l’offerta di applicazioni tecnologiche in grado di fornire informazioni sulle condizioni di accessibilità dei percorsi stradali, oltre ad interventi puntuali per le aree di interscambio del trasporto pubblico.

La piena attuazione del PUMS avrà come effetti positivi la riduzione del 25% del traffico nelle zone a velocità moderata, l’aumento della velocità del trasporto pubblico del 17%, il decremento della congestione da traffico dell’11% e la riduzione delle emissioni di gas climalteranti del 27%. Inoltre il PUMS porterà un aumento della popolazione con buona accessibilità al trasporto pubblico del 142%. Il valore dei benefici complessivi per la collettività, secondo il documento presentato, risulta essere oltre il doppio del valore dei costi per la collettività, comprensivi degli investimenti.

[link all'articolo](#)