

Tavolo Trasporti e servizio Idrico Integrato

Durante la giornata sono state discusse due delle fondamentali tematiche che necessariamente chiameranno la prossima giunta regionale ad intervenire per rispondere alle sfide del futuro

Tema

Trasporti e servizio idrico integrato
Tra antichi problemi e nuove opportunità
Quale compito per il legislatore regionale

SERVIZIO IDRICO INTEGRATO

Per quanto riguarda il servizio idrico integrato é intervento come relatore **il prof Massarenti** che ha dato un contributo innovativo alla discussione del problema

Occorre affrontare le due questioni e sviluppare due linee di discussione

La prima di ordine generale riguarda la costruzione di un ruolo sempre più integrato del gestore del futuro Occorre immaginare pertanto un gestore che abbia la competenza anche su tutte quelle attività oggi assoggettate ad una sovranità frazionata in maniera tale da poter consentire di gestire al meglio le risorse finanziarie e di governare i fenomeni anche naturali.

L' acqua va vista come opportunità e fonte di ricchezza a sostegno dei processi produttivi e umani ma va anche considerata come "problema da gestire" in connessione con quei fenomeni ambientali climatici e meteorologici sempre più diffusi e frequenti che, in contesti sempre più antropizzati, possono essere fonte di pericolo per le comunità.

Immaginare un gestore che abbia le competenze oggi distribuite e frazionate tra molteplici soggetti spesso privi di mezzi o risorse, affinché si possa garantire una gestione completa ed efficace del governo dei fiumi e delle acque meteoriche in tutto il loro percorso. Si tratta di una sfida da raccogliere ed il legislatore regionale può esserne attore protagonista.

Una gestione unitaria sotto l'aspetto della programmazione e del governo e finanziata anche attraverso la tariffa, avrebbe il vantaggio di limitare gli interventi straordinari e consentirebbe di poter meglio immaginare le linee di sviluppo dei territori e di coinvolgere in un rapporto semplificato le comunità locali.

Immaginare, in tariffa, una componente dedicata alla gestione e programmazione delle attività di governo delle acque consentirebbe da un lato di prevenire molte emergenze e dall'altro libererebbe quelle risorse che oggi gli enti locali devono impiegare per la gestione straordinaria di fenomeni meteorologici importanti o degli effetti del dissesto idrogeologico o della mancata cura degli alvei fluviali, dei canali o delle rogge.

Sotto il profilo tecnico poi si deve puntare sul risparmio di risorse finanziarie attraverso l'ottimizzazione dei processi. Dal consumo di energia elettrica allo smaltimento fanghi molto si può fare promuovendo due parole d'ordine (**governare la falda e dividere i reflui**) con l'obiettivo del controllo delle acque piovane, fonte del principale problema idraulico del milanese, in un'ottica di recupero del reticolo superficiale e delle cave dismesse in ausilio alle vasche di laminazione. Anche un'ottica di riutilizzo agricolo della risorsa da conservare per i periodi di emergenza.

Il vero scopo è quello di industrializzare l'uso della risorsa idrica, unificando il servizio di fornitura e gestione dei reflui, introducendo una rete duale per usi tecnici basata sui prelievi per il controllo di falda e creando una rete dei reflui bianchi per usi irrigui, potenziando in questo modo la produttività dei depuratori.

Non occorre aumentare la spesa ma razionalizzarla puntando su processi innovativi (incentivandoli anche fiscalmente e coinvolgendo istituti finanziari e banche di investimento, se serve, pur preservando la natura pubblica della risorsa idrica) che in un lasso di tempo ragionevole consentano di ottimizzare le risorse e ridurre sprechi di materia prima ed energia

Si è proposto di gestire meglio le asciutte dei navigli, mantenendo 20-25 cm di acqua per far respirare i pesci.

TRASPORTI

Sui trasporti é emersa la necessità di veicolare una idea di forte discontinuità rispetto al centrodestra puntando su una **nuova visione che privilegi i servizi rispetto alle opere**

La parte sui trasporti molto partecipata e ricca di interventi ha visto la partecipazione di molti rappresentanti del territorio

La relazione introduttiva di Renzo Gorini ha sottolineato come Giorgio Gori ricerchi argomenti sia di carattere generale sul tema che specifici di ogni territorio (lui ha suddiviso la regione in 82 aree omogenee per le quali vuole affrontare anche i problemi locali).

Dai vari interventi son emerse molte necessità legate alla mancata realizzazione di alcune opere e servizi attesi da tempo. Fra questi:

- il potenziamento della tratta ferroviaria per Mortara (valutare l'ipotesi del raddoppio);
- il potenziamento dei servizi nelle stazioni del Passante, attualmente sottoutilizzato;
- il collegamento con trasporto pubblico di Arese con il nodo Rho Fiera;
- il quadruplicamento della Milano Gallarate in previsione dell'apertura del San Gottardo e delle merci che arriveranno dal Nord Europa;
- servizi notturni nel week end sul modello della Svizzera;
- il potenziamento del servizio ferroviario da Melegnano;
- rivedere il tracciato della strada Vigevano Malpensa per motivi ambientali;
- sul nodo ferroviario di Milano separare i binari dei treni regionali da quelli suburbani;
- introdurre bus che si ricaricano in alcune fermate grazie ad un trolley;
- acquisto di treni per il servizio locale con incarrozzamento al piano marciapiede e con molte porte.

Si é sviluppato inoltre un dibattito sulla necessità, per le linee di superficie di alcuni territori, dell'utilizzo di più piccoli mezzi invece di quelli tradizionali, per superare gli storici limiti di gestione dei trasporti interperiferici (che collegano tra loro zone della provincia senza passare da Milano) e dei servizi offerti a coloro che dalla città vanno a lavorare in Provincia (sfavoriti rispetto a chi dalla Provincia si reca al lavoro in Città

Si è chiesto che i treni merci non passino nei centri abitati.

Forte resta il tema del **biglietto unico, e anche di gruppo**, con l'uso di tecnologie quali il telefonino, per i comuni di prima fascia (come ad esempio Assago) e della **gestione ottimale dei parcheggi** in corrispondenza delle fermate metro.

Si é affrontato anche il tema della promozione delle nuove tecnologie, non solo per i mezzi pubblici ma anche per quelli privati (auto elettrica e senza pilota) e ed è stata ribadita la priorità delle ferrovie rispetto alle strade. Si è anche proposto di incentivare il car pooling.

5 parole chiave

- Visione
- Razionalizzazione
- Risparmio
- Tempo (il tempo che si risparmia se si hanno trasporti efficienti)
- Rispetto (per l'ambiente)

3 politiche da cambiare

- Per idrico: innovare a costo zero grazie ai risparmi che si possono ottenere da una mappatura dell'utenza.
- Per trasporti: maggiore coinvolgimento delle comunità locali nella programmazione delle opere e nella riorganizzazione delle linee.
- Per i trasporti: intervenire su tariffa e biglietto unico

3 proposte

- Per idrico: introdurre una quota della tariffa per la gestione delle emergenze e programmare meglio gli interventi e il governo delle acque al fine di ottimizzare l'uso delle risorse.
- Per trasporti: incentivare l'uso di auto private e mezzi pubblici elettrici
- Per i trasporti: dotare di migliori informazioni sul servizio le fermate dei bus.