

Proposte alternative alla Brebemi

1) **Proposta di un nuovo raccordo stradale Brescia-Milano**, su tre segmenti specifici. Il primo riguarda la nuova SS 11 che unisce Brescia a Urigo d'Oglio. Il secondo segmento, ex novo di 18 km, unirebbe Urigo d'Oglio e Mozzanica. Il terzo prevede il potenziamento della attuale Rivoltana (Mozzanica-Milano) con raddoppio delle corsie, realizzazione degli spazi di emergenza e riqualificazione dei nodi critici. Si manterrebbe invariato il paesaggio ambientale, non si danneggerebbe l'attuale assetto idrogeologico evitando la distruzione di molti fontanili e sarebbe rispettata l'armonia tra agricoltura e territorio, valore fondamentale nella cultura della Pianura Padana. Questa proposta non comporta il pagamento di un pedaggio.

2) **Proposta di rafforzamento della rete stradale ordinaria**. E' di capitale importanza sciogliere quei nodi critici che sono alla base di intasamenti e ingorghi che caratterizzano non solo la A4 ma anche i percorsi interprovinciali. Ricordando che essi sono causati da un traffico regionale di medio-breve distanza. Questa proposta si ripartisce su tre direttrici: la prima intende privilegiare un rafforzamento di tutte le principali arterie che costituiscono il traffico interurbano tra le province bresciana, bergamasca, cremasca, lodigiana e milanese. Devono essere qualificate le già esistenti strade, quali la Cassanese, la Paullese, la Cerca e l'itinerario di collegamento tra Lodi, Treviglio e Bergamo. Il secondo aspetto riguarda la questione dei ponti sull'Adda. Così come sono strutturati essi sono una causa di rallentamento e intasamento. Si dovrebbe procedere alla loro ridefinizione in modo tale che essi fungano da circonvallazioni urbane. Queste opere riguarderebbero il ponte di Trezzo con l'area di Capriate, il ponte di Vaprio e il collegamento con Canonica e il ponte di Cassano. Il terzo punto si occupa delle migliorie che sono necessarie al traffico esterno di cittadina come Chiari e Treviglio. E' auspicabile un rafforzamento delle loro circonvallazioni periferiche.

3) **Proposta di ammodernamento della Tangenziale Est di Milano**. Due sono i punti dolenti della Tangenziale Est. Sono le connessioni con le due autostrade A1 e A4, di cui la Tangenziale Est è il "naturale" raccordo. In generale, sono gli svincoli e gli accessi ai suoi caselli che vanno rivisti e un progetto di riforma in questo senso non può non tenere conto di uno sviluppo del servizio di trasporto pubblico anche nell'hinterland. E' alle porte di Milano, infatti, che deve iniziare il processo di decongestionamento del traffico che, piaccia o non piaccia, è soprattutto traffico locale.

4) **Proposta di potenziamento dell'Autostrada A4**. La proposta verte sulla creazione di una carreggiata reversibile in aggiunta alle due (da tre corsie per senso di marcia) attualmente presenti nell'Autostrada A4 che collega Venezia con Torino. Questa terza carreggiata "a senso unico alternato" permetterebbe un migliore scorrimento da Brescia a Milano la mattina e un più rapido spostamento da Milano verso Brescia la sera. Essa sarebbe posizionata tra le due carreggiate degli opposti sensi di marcia. In più, si propone che vengano riservate corsie ai mezzi di elevato tasso di occupazione.

5) **Proposta di estensione della Metropolitana milanese**. E' necessario che la rete della Metropolitana milanese si estenda sino a Vimercate, Paullo e Pioello. E' da migliorare, in quantità e in qualità, il percorso degli autobus, anche tra il capoluogo e il suo hinterland.

6) **Proposta di rafforzamento del sistema ferroviario metropolitano milanese**. Si propone una significativa rottura di carico del trasporto privato, a partire dall'hinterland milanese. E' obbligatorio un potenziamento capillare, veloce ed esteso del trasporto pubblico verso l'esterno dell'area metropolitana. L'unica risorsa attualmente disponibile per attuare un decongestionamento della rete stradale che conduce a Milano è rappresentata dal Passante ferroviario. Occorre sviluppare, in complemento ad esso, una serie di servizi di trasporto veloci, frequenti e ramificati che permettano di accedere al capoluogo da una distanza sino ai 40 km (con treni ogni 15 minuti). In questo contesto sono da promuovere progetti che prevedano il quadruplicamento delle linee ferroviarie che collegano Milano con Treviglio, Carnate, Bergamo e Lodi.

7) **Proposta di incentivazione per il trasporto di merci su ferrovia**. Si deve spostare una buona parte delle merci su tratte ferroviarie, attraverso politiche di costi tariffari contenuti, agevolazioni e migliorie nel sistema di carico e scarico nelle stazioni ferroviarie.

8) **Proposta di promozione di politiche che favoriscano la mobilità sostenibile**. Non si può accettare l'idea che il traffico automobilistico in Lombardia possa aumentare del 4/5% all'infinito (è da vent'anni che mediamente si verifica un aumento del genere). Il degrado ambientale, i tassi di inquinamento - la Pianura Padana è la quarta zona più inquinata al mondo! - e la peggiore vivibilità dovrebbero, scoraggiare progetti avveniristici e disastrosi come la Brebemi.

Secondo studi e calcoli della Polinomia srl (Analisti esperti di mobilità veicolare), l'insieme di queste 8 proposte costerebbero alla collettività meno della metà delle spese necessarie alla costruzione della Brebemi e delle opere correlate ad essa!!!