

M1 e raddoppio del centro commerciale a Bettola causeranno la paralisi del traffico su A4, A52 e in città E' urgente prolungare la M5 sino al nord di Monza

Tra due anni, nel 2019, forse la M1 "rossa" arriverà sino a Cinisello Bettola, al confine sud di Monza, e molto probabilmente per quel tempo sarà anche completato il raddoppio del già grande centro commerciale. Sono due fatti che richiameranno in quell'area migliaia di autovetture, una quota rilevante delle 940 mila persone che ogni giorno si spostano tra Brianza e Milano (lavoro, turismo, tempo libero), l'84% lo fa in auto. Solo la stazione Bettola della M1 prevede 6mila passeggeri medi all'ora, la maggior parte arriverà in macchina nelle ore di punta. Altre migliaia convergeranno sul centro commerciale più grande d'Europa. M1 e nuovo Auchan trasformeranno Bettola in un attrattore formidabile di persone, determinando uno stravolgimento della mobilità in uno snodo cruciale che vede tra l'altro gli svincoli autostradali della A4 Milano-Venezia e della A52 Tangenziale Nord, nonché l'intersezione con la SS36 Valassina (la statale più trafficata d'Italia dopo la Salerno-Reggio Calabria). Che cosa accadrà al traffico in quel mega-sistema di svincoli che già oggi sono fortemente congestionati nelle ore di punta? Con l'aiuto di un esperto e di un software modellistico, sulla base dei dati ISTAT 2011 e delle più recenti matrici origine/destinazione degli spostamenti pubblicate a fine 2016 dalla Regione, abbiamo realizzato una analisi e una previsione. Il risultato è che sia le strade urbane locali che le autostrade e la statale non reggeranno i carichi di traffico. Pesanti, di conseguenza, anche gli effetti negativi per l'inquinamento. Lo scenario nell'immediato futuro per Bettola è da caos, specie nell'ora di punta del mattino (ma non solo). Svincoli di Cinisello ingolfati, fino a 60 minuti di tempo per allontanarsi nelle varie direzioni, una quasi-paralisi della A4 e della A52, con riflessi pesantissimi alle barriere di Cinisello di queste due autostrade, nelle quali dal 7 al 10 per cento degli interessati non riuscirà ad entrare. E code a passo d'uomo sulle vie Borgazzi e viale Lombardia di Monza, con riflessi in tutta la città. Nemmeno i lavori già iniziati per aumentare le corsie sulla A4 potranno risolvere il problema, anche se un po' lo alleggeriranno. E anche volendo, non c'è più spazio fisico per migliorare svincoli e viabilità ordinaria. Per ridurre seriamente questo ingorgo, l'unica soluzione è portare la metropolitana sino al nord di Monza, al confine tra il capoluogo della Brianza e Lissone, i due comuni con la più alta concentrazione di abitanti. La prevista M5 con stazioni Ospedale e Polo Istituzionale (con ampie aree di parcheggio) è in grado di ridurre sensibilmente i carichi di traffico che già oggi attraversano Monza e quelli che punteranno a Bettola. Dice Isabella Tavazzi, portavoce dell'Associazione HQMonza: "Stato, Regione e comuni di Milano e Monza stanno finalmente lavorando insieme per portare la M5 a Monza. E' un fatto indubbiamente positivo, ma ci sono almeno due aspetti che ci preoccupano. Innanzi tutto, la mancanza di certezze su finanziamento e realizzazione contestuale della tratta Bignami-Villa Reale-Polo Istituzionale: nello studio di fattibilità resta la divisione in due lotti distinti, prima uno sino a Bettola e poi l'altro da Bettola al Nord di Monza. In secondo luogo, i tempi annunciati di almeno 10 anni a partire da oggi sono troppo lunghi. Per tratte di questa misura, dalla progettazione alla fine dei lavori possono bastare 6-7 anni, come avviene abitualmente all'estero e come è accaduto ultimamente anche in Milano".

HQ Monza Comitato San Fruttuoso 2000