

Riunione della “Task force” pro Monza Metropolitana. Ecco tutte le criticità dell’iter e del progetto. Parlamentari, consiglieri regionali e cittadini: “avanti uniti”.

Riunione, stamattina, della “task force” di pubblici amministratori promossa dalla nostra associazione per promuovere e sostenere il prolungamento della M5 sino al nord di Monza. Erano presenti i senatori Massimiliano Romeo, Gianmarco Corbetta, Roberto Rampi, i deputati Jari Colla, Gianmario Fragomeli (Andrea Mandelli ha inviato un messaggio di adesione), e i consiglieri regionali Marco Mariani, Gigi Ponti e Marco Fumagalli (Fabrizio Sala ha inviato un messaggio di adesione). Intervenuto a fine riunione anche il sindaco di Monza Dario Allevi. A seguito di informazioni raccolte, abbiamo fatto il punto sull’iter burocratico e sul progetto definitivo in corso di elaborazione. Isabella Tavazzi, nostra portavoce, ha ricordato che “Il metrò monzese cammina, ma la strada è ancora molto lunga e piena di trappole”. Se recentemente la Commissione Bilancio della Camera ha approvato, dopo una verifica, lo stanziamento di 900 milioni inserito in finanziaria, ancora mancano il via libera della Commissione Territorio e quello delle due analoghe commissioni del Senato. Successivamente, la Presidenza del Consiglio dovrà emanare un decreto che renda effettivamente disponibili i fondi, che sono spalmati su 9 anni. Un ritardo in questa parte dell’iter potrebbe far “saltare” i primi 15 milioni previsti per il 2019. Manca ancora, e qui si viaggia a rilento, la stipula della convenzione tra Ministero Infrastrutture ed Enti locali (Regione Lombardia e Comuni di Milano, Monza, Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni). Procede troppo lentamente anche il confronto in sede ministeriale sul progetto e sulla relativa analisi costi-benefici (che è peraltro positiva). Manca infine la ripartizione delle quote di partecipazione da parte degli enti locali, che dovranno farsi carico di investimenti per 350 milioni di euro. Quanto al progetto definitivo in corso di elaborazione, abbiamo evidenziato due criticità che emergono dallo studio preliminare e avanzato proposte. La prima: il deposito treni, previsto su un’area di 1.300 mq in zona Bettola, è fondamentale per la linea, ma può e deve essere realizzato interrato e circondato da una fascia boschiva di almeno 20 metri, per mitigarne l’impatto estetico-visuale e di inquinamento acustico. Gli eventuali maggiori costi possono essere coperti attingendo ad un fondo di 58 milioni di euro già previsto per migliorie di progetto. La seconda criticità: è indispensabile, e al momento non previsto, un adeguato parcheggio (almeno 3.000 posti auto) al capolinea Monza Nord, Polo Istituzionale, là dove oggi già ci sono problemi emergenti per la sosta in presenza di Questura e Provincia MB. Quel capolinea richiamerà passeggeri della M5 dalla Brianza, in particolare dai Comuni di Lissone, Muggiò, Vedano e limitrofi. I partecipanti al tavolo hanno riconfermato il loro impegno unitario, al di là degli schieramenti politici, per arrivare alla realizzazione del prolungamento della M5 da Bignami a Monza Nord nei tempi più rapidi possibili ed hanno assicurato che effettueranno verifiche e assumeranno iniziative perché ogni intoppo dell’iter sia superato e non si verifichino ritardi. La riunione è stata anche occasione per un confronto sul tema più ampio del trasporto pubblico a Monza e in Brianza, con riferimenti alla linea ferroviaria Monza-Molteno, alla ipotesi di realizzazione di una linea veloce da Cologno Nord sino a Vimercate, alle prospettive di riorganizzazione futura del TPL di superficie in tutta l’area.