Mercoledì, 24 Ottobre 2012 19:51
Di Gimmi Perego

Dossier: La Provincia di Monza e Brianza. Fame di mobilità, mancano i trasporti pubblici, fra tram scomparsi e treni insufficienti, si costruiscono nuove strade pedemontane.

La

neonata, (e già defunta?) Provincia di Monza e Brianza, ha un grande bisogno di infrastrutture, soprattutto per il trasporto pubblico.

È facile notare che il nostro territorio, dal dopoguerra ad oggi, ha visto una enorme crescita degli abitanti e delle attività produttive, ma **ha mantenuto in sostanza la stessa rete ferroviaria milanocentrica.** Anche se la frequenza dei treni è aumentata, basta provare a prendere un treno da Monza a Milano in orario di punta per rendersi conto dell'enorme fabbisogno di mobilità, che si traduce in convogli strapieni, e nella scelta di molti di utilizzare comunque l'automobile.

A dire la verità, va ricordato che **una parte importante della rete del trasporto pubblico è invece peggiorata**, grazie alla disgraziata decisione di ATM di smantellare la fitta rete esistente dei tram, a partire dagli anni Cinquanta. Tram sostituiti con gli autobus, considerati più veloci (basti ricordare la linea "*Celere*") ma presto imbottigliati nel traffico automobilistico. Ora sopravvive un ultimo tram, sulla linea Milano-Limbiate.

Un segnale positivo sta nel rinnovato interesse per questi sistemi, ora denominati metrotramvie o metropolitane leggere: **una nuova linea è stata appena realizzata** da Milano MM3 a Cinisello Balsamo. **Questa potrebbe essere prolungata fino a Monza**, sfruttando anche il sedime di Viale Lombardia liberato grazie alla realizzazione del tunnel, per andare a servire la zona Nord, la Villa Reale ed il Parco.

Phoca PDF

Un'altra ipotesi interessante di ampliamento del trasporto pubblico è rappresentato dal prolungamento della MM2 fino a Vimercate – Torri bianche. Poco costoso perché realizzabile in gran parte fuori terra, andrebbe a raggiungere un'area che non è servita adeguatamente dalla ferrovia.

Infine non va dimenticata l'idea di attivare di una linea ferroviaria che colleghi **Monza con la Malpensa**, sfruttando le linee già esistenti di Trenitalia e di Ferrovie Nord, realizzando, una volta tanto, una linea trasversale che colleghi i centri della Brianza senza passare da Milano

Ma di fondi per ora non ce ne sono. L'ultima occasione, quella di Expo 2015, è andata perduta grazie allo scarso interesse delle istituzioni brianzole ed allo strapotere di Milano, che durante la sindacatura Moratti ha ottenuto **tutti i fondi disponibili** per la realizzazione della nuova MM5, che non esce dai confini di Milano.

L'unico progetto in fase di realizzazione è il prolungamento della MM1 da Sesto San Giovanni ai confini meridionali di Monza. Ma che nessuno si illuda che questo significhi la metropolitana a Monza: si tratta di uno prolungamento tecnico, sicuramente importante, che permette di stabilire il capolinea in un'area di interscambio con la tangenziale Nord e che permette la realizzazione di adeguati parcheggi. I benefici maggiori li otterrà il grande centro commerciale che casualmente si trova a pochi passi dal nuovo capolinea della MM1.

Dal punto di vista delle strade le cose sono molto diverse.

Prima di tutto, gli ultimi cinquanta anni hanno visto una enorme crescita di strade, superstrade ed autostrade che interessano il nostro territorio. Basti pensare all'anello delle tangenziali milanesi, prolungato verso Nord con il peduncolo che interessa il vimercatese, e poi alla Tangenziale Nord, alla desemaforizzazione della statale 36, conclusa solo in questi anni con il tunnel sotto viale Lombardia, che (si spera) sarà pronto alla fine del 2013.

Purtroppo le scelte regionali e locali hanno portato ad **un continuo rincorrersi tra la crescita del traffico e la realizzazione di nuove strade**. Strade che inevitabilmente vanno a saturarsi a causa della localizzazione in loro prossimità di nuove attività produttive e terziarie, che oltre a

Phoca PDF

consumare le aree verdi sono di solito prive di accesso al trasporto pubblico. Basti pensare ai centri terziari di Torri bianche a Vimercate e Colleoni ad Agrate, piuttosto che i tanti centri commerciali e cinema multisala sorti come funghi proprio lungo tangenziali e superstrade.

L'anello delle tangenziali milanesi quindi ora è in crisi, la scelta (disgraziata) è quella di realizzare un secondo anello più esterno, che inizierà con la realizzazione della Pedemontana. Lunga 87 chilometri, collegherà l'autostrada Milano-Laghi, vicino a Busto Arsizio, con la Milano-Bergamo, nei dintorni di Capriate, passando per il Nord Milanese e la Brianza.

Sicuramente avrà un grande impatto sul nostro territorio, visto anche l'alto livello di urbanizzazione e la presenza lungo il suo percorso di cinque parchi regionali (ad esempio quello della Valle del Lambro e dell'Adda) e dodici parchi locali. Nella nostra Provincia, perdipiù, l'autostrada sarà a tre corsie per senso di marcia, riducendosi a due nei tratti più ad Est ed Ovest. Qui puoi leggere una analisi dettagliata del progetto.

Phoca PDF

Ma anche se alcuni cantieri sono stati già aperti, soprattutto nella tratta più ad Ovest, **le difficoltà non sono poche.**

Da una parte **le dimissioni dell'amministratore delegato** Bruno Soresina, sostituito da Marzio Agnoloni in settembre, che pare siano dovute alle difficoltà finanziarie per le limitazioni di spesa introdotte dal governo, e le incertezze degli investitori privati.

Dall'altra parte **la crescita di una forte opposizione al progetto**, che si è espressa il 30 settembre in una grande manifestazione contro la Pedemontana promossa dal Comitato Beni Comuni Monza e Brianza, che si è tenuta a Desio con la partecipazione di più di un migliaio di persone.

Phoca PDF