

Per sviluppare il trasporto pubblico Monza ha avuto investimenti per un miliardo e 600 milioni di euro? L'incredibile discordanza tra carte ufficiali e realtà: neanche un cent è stato mai speso nella nostra città.

Se andate a cercare tra le carte del Ministero delle Infrastrutture, oppure del CIPE, o ancora se chiedete al servizio documentazione di Montecitorio, scoprirete che dal 1999 a oggi per Monza sono stati investiti in infrastrutture di trasporto pubblico la bellezza di un miliardo e 600 milioni di euro. Viene spontaneo il commento: "Caspita!". E subito dopo la riflessione: "Sì, ma a cosa sono serviti?". Nella documentazione ufficiale, due le voci di spesa. Per 203 milioni (122 li ha messi lo Stato) si tratta dei fondi pubblici per il prolungamento della M1 da Sesto San Giovanni fino a Bettola di Cinisello Balsamo,

che sulle carte continuano a definire come un collegamento tra Monza e Milano. Per 1 miliardo e 452 milioni si tratta dei soldi pubblici e di alcune società private (lo Stato ci ha messo 659 milioni) serviti per la realizzazione del progetto "Monza Metropolitana – Collegamento tra Monza e la stazione ferroviaria Garibaldi di Milano", cioè in pratica per quella che poi è diventata la M5 "lilla" e che tutto è nella realtà fuorchè una metropolitana di Monza. Complessivamente quindi, lo Stato ha dato, o meglio "avrebbe" dato a Monza qualcosa come 781 milioni di euro. Va spiegato che, com'è logico, il Ministero delle Infrastrutture non distribuisce i fondi a manciate o a casaccio, nemmeno a chi chiede con più insistenza. Lo Stato rispetta criteri precisi (e piuttosto complessi) che fanno riferimento a leggi e regolamenti, affinché i fondi disponibili per il trasporto pubblico vengano assegnati in proporzione al territorio e alle esigenze di mobilità dei cittadini certificate dalle rilevazioni Istat. Detto questo, in sintesi: per lo Stato, sulla carta, Monza avrebbe avuto e starebbe utilizzando la sua quota di diritto.

Passi per l'avvicinamento verso Monza della M1 fino a Cinisello-Bettola. Passi che la M5 (che si chiama "Monza Metropolitana", lo ricordiamo) è arrivata fino a Bignami, quasi al confine tra Milano e Bresso. Ma nessuno ha mai eccepito che una parte di questi soldi, ben 865 milioni, sono finiti al prolungamento della "lilla" tra Garibaldi e San Siro, cioè nella direzione opposta a quella prevista. E' una tratta in costruzione per 7 km e se questi soldi fossero stati investiti verso Monza, oggi avremmo già in costruzione la "Monza Metropolitana" sino a Cinisello, sempre più vicina alla nostra città. Sarebbe così più vicina anche la realizzazione dell'obiettivo fissato nel 1999 da Stato, Regione e Comuni, convalidato dal CIPE, per il collegamento con una ferrovia metropolitana sotterranea tra Monza e la stazione FS Garibaldi. Quanto alla M1 "rossa", va ricordato sempre che Bettola è territorio di Cinisello a sud di Monza, un'area separata dalla nostra città dalla barriera fisica della Tangenziale Nord e della ferrovia Milano-Chiasso, e comunque ben lontana dai primi insediamenti rilevanti. Verrà utilizzata anche dai monzesi, questo è logico, ma non può essere considerata come un collegamento con Monza.

Le domande che ci poniamo, come cittadini, sono queste:

- Com'è possibile che ci sia una discordanza così macroscopica tra le carte ufficiali e la realtà sul territorio?
- Come mai i Comuni di Monza e Cinisello Balsamo non hanno mai sollevato obiezioni, né lo ha fatto la Regione Lombardia, che fa da intermediario e garante tra lo Stato e i Comuni?

Noi pensiamo che queste siano domande legittime e ci aspettiamo che qualcuno ci dia pubblicamente una risposta. Intanto prosegue la raccolta di firme per sollecitare la realizzazione della metropolitana a Monza. Siamo arrivati a circa 3.000 sottoscrizioni.

Si può firmare anche online su www.hqmonza.it

Tutti i dati riportati sono stati desunti da documenti ufficiali dei seguenti Enti: Ministero Infrastrutture, CIPE, Servizio Documentazione Camera dei Deputati.