

14 luglio 2015

Un “piano B” per la Pedemontana: risparmi per oltre un miliardo

Monza, 14 luglio 2015. Si è svolta oggi, presso la sede della Provincia a Monza, l'Assemblea dei 55 Sindaci MB. Sul tavolo, ancora una volta, le grandi infrastrutture di viabilità che contribuiranno a disegnare il futuro della mobilità su un territorio, quello della Brianza, con **flussi di traffico intorno ai 300 milioni di veicoli/anno** e con un **parco veicoli** immatricolati pari a circa **700.000 unità** nel 2012, che sconta da un lato le conseguenze di un gap infrastrutturale decennale, dall'altro gli effetti sul traffico della mancata realizzazione delle opere connesse alla grande viabilità: Pedemontana e TEEM in primis, con effetti di ulteriore congestionamento del traffico già al collasso.

All'incontro ha preso parte l'Assessore Regionale alle Infrastrutture e Viabilità Alessandro Sorte in sostituzione del Presidente Maroni, mentre i contributi tecnici sono stati affidati agli architetti Antonio Infosini e Umberto Regalia.

Il problema “Pedemontana”. La realizzazione della Pedemontana in Brianza costituisce da tempo fonte di preoccupazione per i Sindaci: ciò per la precaria situazione finanziaria che ha utilizzato **oltre l'80% del contributo pubblico per completare il 30% dell'opera**, mettendo a rischio il proseguo dei lavori programmati compresa la realizzazione il pacchetto di opere connesse previste nel progetto, che per la tratta B2 ammontano a 60 milioni di Euro.

Le conseguenze di tale incertezza per il territorio, più volte denunciate, sono un'ulteriore congestione di un sistema viabilistico già in grave sofferenza, in particolare sulla tratta MB della Milano-Meda: **circa 9,5 Km da Lentate sul Seveso a Varedo**, che da sempre rappresentano una delle principali porte d'accesso al capoluogo.

Gli scenari simulati dai tecnici derivanti dalla realizzazione parziale della Pedemontana confermano tale preoccupazione, poiché si verificherebbe alternativamente o la **saturazione della Milano-Meda in entrambe le direzioni fino a Cormano/A4 o la congestione dell'area compresa tra la Milano-Meda e la SS36 Valassina o un ulteriore aumento del traffico nel bacino a Nord di Monza, Monza compresa.**

Un'alternativa percorribile. In base alle analisi di traffico è possibile pensare ad una “exit strategy” che persegua l'obiettivo di facilitare i flussi di attraversamento in direzione est-ovest **risparmiando suolo** e al contempo risorse pari a **1,3 miliardi**.

In particolare si ipotizza una revisione del progetto che **rinuncia alla realizzazione della terza corsia e alla tratta D**, con un **risparmio previsto di circa 500.000 mq di suolo coinvolto**: in particolare si verificherebbe un minore impatto sullo svincolo di Meda che interessa l'area Ex-Icmesa, e il mantenimento dello svincolo esistente di Desio.

“E' una proposta – chiarisce Ponti – dettata dalla consapevolezza di dover trovare una soluzione all'empasse: in questo modo potremmo realizzare solo la Pedemontana che serve, risparmiare risorse pubbliche, riducendo i tempi di esecuzione”.

Un risparmio da reinvestire: una “compensazione alla rovescia”. Una quota del risparmio stimato potrebbe essere applicato in interventi di riqualificazione e potenziamento della rete infrastrutturale esistente, contribuendo così a ristabilire la corretta gerarchia della maglia stradale. La Provincia pensa, in particolare, al **completamento dello svincolo di collegamento tra la A51 e la A4 all'interno dei comuni di Agrate e Carugate**: un'opera indispensabile inserita nell'accordo di programma, il cui valore è stato stimato in circa 75 milioni di Euro, e per la quale è stato completato il progetto definitivo, ma che non risulta finanziata, né inserita nei piani d'investimento.

In questo quadro si gioca il **futuro della Milano-Meda**, che sarebbe oggetto di riqualificazione e

potenziamento da Bovisio Masciago (fine tratta Pedemontana) a Cormano (innesto con A4).

In proposito il Presidente della Provincia Gigi **Ponti** ha ribadito che *“Non è più possibile tollerare che la cura della Milano-Meda non appartenga a nessuno e nemmeno è immaginabile che l’entrata in esercizio della B1 avvenga su un tracciato in condizioni di sicurezza precarie: chiedo a Regione Lombardia di convocare un tavolo congiunto con Città Metropolitana di Milano per prendersi in carico la gestione e manutenzione di questa strada per ripristinare al più presto condizioni di sicurezza per la circolazione”*.

Ponti ha ricordato che *“la Provincia oggi non può assumersi ulteriori responsabilità quando non abbiamo risorse sufficienti neanche per le nostre strade: serve un intervento immediato e soluzioni da attivare prima della attivazione della B1”*.

Il ruolo strategico del trasporto pubblico. Durante l’Assemblea dei Sindaci il Presidente della Provincia Ponti ha anche ribadito la necessità di confermare gli investimenti irrinunciabili sul trasporto pubblico, a partire dalla **cura del ferro in Brianza**: negli strumenti di pianificazione della Provincia si prevede la realizzazione delle opere già finanziate e progettate sulle 3 direttrici principali di relazione con la Città Metropolitana di Milano, ovvero: **la riqualificazione della metrotramvia Milano-Desio-Seregno (opera appaltata per 103 ml di euro con un impegno finanziario da parte di MB per circa 18,2 milioni); l’approvazione del progetto e l’indizione della gara per la metrotramvia Milano-Varedo (per circa 99 milioni di Euro di cui 2,1 circa a carico della Provincia MB) e contestuale progettazione e finanziamento del 2° lotto fino a Limbiate/Linea ferroviaria Saronno-Seregno**; risulta necessario, inoltre, il reinserimento in tutti gli strumenti di programmazione ai vari livelli, del **prolungamento della M2 fino a Vimercate**, riattivando i tavoli territoriali.

Fondi adeguati per il trasporto pubblico locale. Una quota consistente delle esigenze di trasporto pubblico è tuttora assicurata dai collegamenti garantiti dagli autobus extraurbani, gestiti dalla Provincia, per un totale di **8,4 milioni di km percorsi all’anno**. Un servizio capillare, oggetto di riduzioni successive negli ultimi tempi, a causa del taglio dei finanziamenti regionali che hanno causato la perdita di circa l’11% delle corse negli ultimi 7 anni: tagli che hanno penalizzato i servizi festivi e serali, tentando di salvaguardare il pendolarismo di studenti e lavoratori. Per mantenere l’attuale standard **sono necessari circa 18,7 milioni di Euro, di cui 14,2 forniti da Regione Lombardia**: mancano all’appello 4,5 milioni. All’orizzonte si profila, dunque, un ulteriore taglio delle corse di circa il 5% a partire da settembre, e un 24% a partire da gennaio 2016: per la Provincia vuol dire tagliare il 40% delle corse rispetto al 2008.