

IL PUNTO

LE TAPPE

ENTRO FINE ANNO LA PRESENTAZIONE DEI PROGETTI AL BANDO PER RICEVERE I FINANZIAMENTI DA PARTE DELLO STATO

Metrò per Monza, una corsa da oltre 700

La partita sui finanziamenti a Roma, nella manovra economica del governo. «Ma sarà

di MARTINO AGOSTONI

-MONZA-

LA METROPOLITANA per Monza sta per prendere il binario verso Roma, alla ricerca dei finanziamenti del governo. Una corsa da oltre 700 milioni di euro che arriva durante i giorni della contesa economica attorno al nuovo Def del governo gialloverde e si inserirà nel prossimo confronto parlamentare per far quadrare il bilancio dello Stato. E alla vigilia sono numerose le aspettative per capire se finalmente, dopo anni di attesa, il metrò monzese abbia preso il binario giusto per diventare realtà oppure ancora resterà solo una linea tracciata sulla carta. Nella maggioranza di governo c'è ottimismo ed è il capogruppo al Senato della Lega e monzese Massimiliano Romeo a confermare che «nella Nota di aggiornamento del Def c'è tra gli obiettivi primari la promozione del trasporto ferroviario

MASSIMILIANO ROMEO

Tra gli obiettivi primari del Def c'è la promozione del trasporto pubblico e delle metropolitane. Bisogna capire le risorse

rio locale e l'interscambio con altri mezzi, quindi un sostegno al trasporto pubblico e alle metropolitane. Inoltre - aggiunge Romeo - il nuovo governo ha già indicato che queste grandi opere sono fondamentali».

MA PROPRIO IERI c'è stata anche una nota pessimista espressa da Giuseppe Sala sindaco di Milano, che è il Comune capofila del progetto per prolungare la linea M5 fino a Monza: «Dal Def non si vede molto in termini di sviluppo e investimenti infrastrutturali - ha detto il sindaco -. Ossia delle cose che possono stare a cuore a Milano, come gli investimenti sulla nuova metropolitana a Monza o sul terzo Valico tra Milano e Genova. Vedremo che cosa succederà».

INTANTO ALCUNE fermate già ben definite ci sono perché il metrò per Monza possa avanzare. Il precedente governo aveva stanziato con il Def del 2017 2,5 miliardi di euro per le metropolitane d'Italia, un fondo che sarà distribuito attraverso un bando ai progetti delle città che avranno i migliori parametri di fattibilità. Il bando è aperto fino a dicembre e da fine 2016 Metropolitane Milanesi sta preparando lo studio di fattibilità per il prolungamento

della linea M5 da Bignami a Monza, passando da Bettola e quindi con le 6 fermate in città. Si tratta di un documento tecnico da costo di 10 milioni di euro che presenterà a Roma il rapporto costi-benefici del nuovo metrò, un parametro fondamentale nella valutazione del bando per ricevere il cofinanziamento dello Stato. Un contributo senza il quale è impensabile poter realizzare un'opera che sulla carta è stimata in circa 1,2 miliardi di euro di costo e per cui almeno il 60% dei costi pari a circa 700/750 milioni di euro sono quelli da recuperare dallo Stato.

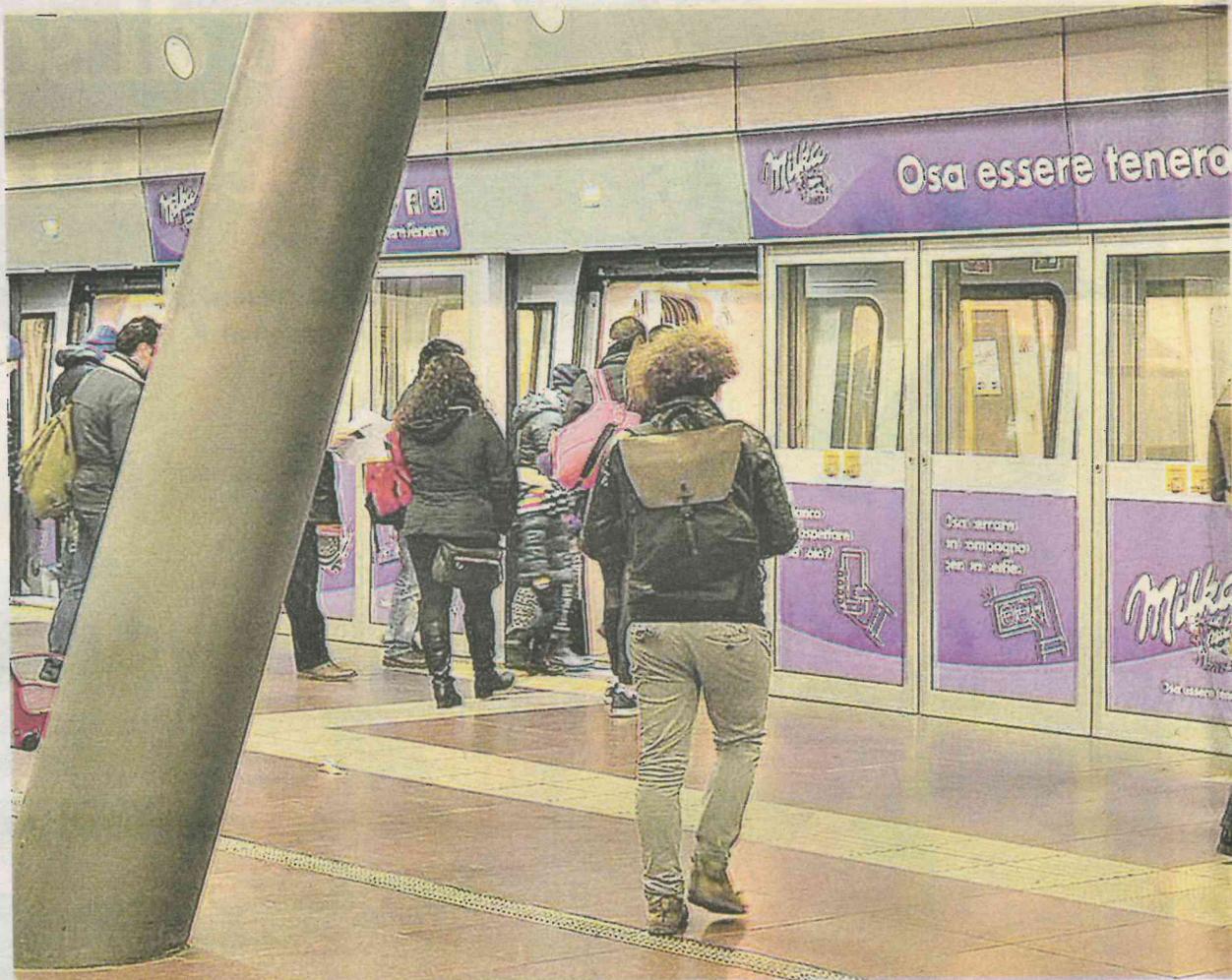
A ROMA si attende l'avvio di questa fase, con la presentazione dei progetti al bando entro fine anno, ma è facile immaginare che la concorrenza tra le città sarà alta e i 2,5 miliardi di euro disponibili possano finire presto e lasciare molti insoddisfatti: «presentando il suo progetto, la metropolitana per Monza si giocherà le sue possibilità rispetto al fondo stanziato per tutta Italia - chiarisce il senatore Romeo - Ma ci auguriamo anche che il fondo per le metropolitane possa essere ampliato e questo nuovo governo ha già indicato che queste grandi opere sono fondamentali. Per ora siamo ancora alle valutazioni macroeconomiche, ma attendiamo che la legge di bilancio arrivi in Parlamento per discutere nel dettaglio le disponibilità di risorse per le metropolitane». E se sarà ampliato il fondo, di conseguenza, anche il progetto per Monza avrà più possibilità di essere finanziato ma, aggiunge Romeo, «un altro fattore importante oltre alla qualità del progetto è il gioco di squadra del territorio: ci sono più possibilità se ci sono più enti disponibili a cofinanziare l'opera. La Regione dovrà fare la sua parte, come anche Milano e gli altri enti coinvolti - conclude il senatore leghista -: saranno tutti elementi che valorizzeranno il progetto». A riguardo è atteso nelle prossime settimane un atto della Regione che garantisca uno stanziamento di 350 milioni di euro, poi il Comune di Milano ha confermato che parteciperà con altri 50 milioni pagando la fornitura dei treni sarà mentre la restante parte di ulteriori 50 milioni interesserà gli altri Comuni coinvolti, a partire da Monza.

GIUSEPPE SALA

Non si vede molto in termini di sviluppo e investimenti infrastrutturali, cioè le cose che stanno a cuore a Milano

sibilità di essere finanziato ma, aggiunge Romeo, «un altro fattore importante oltre alla qualità del progetto è il gioco di squadra del territorio: ci sono più possibilità se ci sono più enti disponibili a cofinanziare l'opera. La Regione dovrà fare la sua parte, come anche Milano e gli altri enti coinvolti - conclude il senatore leghista -: saranno tutti elementi che valorizzeranno il progetto». A riguardo è atteso nelle prossime settimane un atto della Regione che garantisca uno stanziamento di 350 milioni di euro, poi il Comune di Milano ha confermato che parteciperà con altri 50 milioni pagando la fornitura dei treni sarà mentre la restante parte di ulteriori 50 milioni interesserà gli altri Comuni coinvolti, a partire da Monza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



2,5

I miliardi stanziati col Def del 2017 per le metropolitane d'Italia un fondo distribuito attraverso un bando

10

I milioni costati per il documento tecnico che Metropolitane Milanesi presenterà a Roma per il metrò

1,2

I miliardi di euro di costo stimati per l'opera: il 60% cioè 700/750 milioni da parte dello Stato



LEGA
Massimiliano Romeo

IL CASO LA PROPOSTA DEL CONSIGLIERE REGIONALE
Una «Smart road» al posto di

-MEDA-

INUTILE ATTENDERE Pedemontana, la Milano-Meda deve essere riqualificata indipendentemente dalla nuova autostrada. È quanto sostiene Marco Fumagalli, consigliere regionale del Movimento 5 stelle, che propone la realizzazione di una «Smart road» affidata ad Infrastrutture Lombarde. «Il presidente della Provincia di Monza e Brianza Invernizzi e

della Lombardia Fontana dovrebbero prendere atto delle difficoltà, a nostro avviso insormontabili, che sono alla base della realizzazione di Pedemontana. Nel migliore dei casi l'opera potrà vedere la luce tra qualche lustro. La nostra proposta per alleggerire il traffico sulla Milano - Meda è di estrometterla dal progetto Pedemontana affinché Infrastrutture Lombarde possa procedere con uno studio di fattibilità per la riqualifi-

L'ASSE DELLA BRIANZA

IL CAPOGRUPPO AL SENATO DELLA LEGA MASSIMILIANO ROMEO AUSPICA CHE IL FONDO IN SEDE DI LEGGE DI BILANCIO POSSA ESSERE AMPLIATO

IL FATTORE TERRITORIO

CI SONO PIÙ POSSIBILITÀ SE L'OPERA È COFINANZIATA DA PIÙ ENTI: REGIONE GARANTIREBBE 300 MILIONI MILANO 50, 50 GLI ALTRI COMUNI A PARTIRE DA MONZA

**SU INTERNET**

SEGUITE LE NOTIZIE DI CRONACA I VIDEO E LE FOTOGALLERY SUL SITO DE «IL GIORNO»

www.ilgiorno.it/monza-brianza

milioni di euro

importante il gioco di squadra»

**9,7 chilometri di rotaie**

I comuni interessati Brugherio, Carugate, Concorezzo, Agrate e Vimercate attendono la risposta dell'assessore alla partita Marco Granelli



La Silicon Valley resta al palo

Il Vimercatese sollecita Palazzo Marino



MOBILITAZIONE Tempi lunghi: il nuovo studio di fattibilità langue

di **BARBARA CALDEROLA**

- VIMERCATE -

IL NUOVO STUDIO di fattibilità langue, il metrò del Vimercatese è ancora fermo al palo. Incagliato nelle lungaggini che accompagnano l'ultima fase di quello che era il sogno della Silicon Valley italiana, sempre più simile a un incubo. I comuni interessati - Brugherio, Carugate, Concorezzo, Agrate e Vimercate hanno appena scritto a Palazzo Marino «per smuovere le acque», sono in attesa di una risposta da Marco

I FONDI

I sindaci hanno stanziato 18.600 euro a testa per studiare il nuovo progetto

Granelli, assessore alla partita, l'uomo che ha rimesso in pista il progetto congelato per mancanza di fondi. Da un annetto i sindaci hanno stanziato 18mila 600 euro a testa per finanziare il lavoro degli esperti incaricati di trovare una soluzione meno onerosa di quella vecchia da 500 milioni, casata per i costi. Tanto secondo il primo progetto era necessario spendere per prolungare la Linea 2 Verde da Cologno a Vimercate, 9,7 chilometri di rotaie.

«**CIFRE IMPOSSIBILI**» per Milano, che si è messo alla testa del territorio per rifare tutto daccapo e che ha sborsato 50mila euro per foraggiare la svolta. La Regione ne ha messi altri 100mila per un totale di 249 mila euro. Ma i tempi sono lunghi. Eppure, amministrazioni e comunità aspettano i convogli da più di 30 anni. I tecnici di Metropolitane Milanesi, titolari dell'ultimo studio, devono fornire tre opzioni fra le quali scegliere: treni tradizionali, metrotran-

via e bus con corsia dedicata. Il sindaco di Agrate Ezio Colombo avvisa: «Il dossier dovrà essere corredato da cifre esatte». Il vecchio progetto prevedeva che le piazze interessate sborsassero 10 milioni a testa.

«**UNA FOLLIA** che non deve più ripetersi», avvisa il territorio. C'è chi dice che la corsa al ferro di queste parti sia cominciata subito dopo che il Gamba de Legn è stato mandato in pensione. Il vecchio tram che portava avanti e indietro i lavoratori a Milano ha «chiuso» il 7 giugno 1981, dopo 101 anni di servizio. Era stato inaugurato il 1 luglio 1880. Il mito della macchina, in pieno Boom, aveva nel Dna i guasti del traffico e la piaga dell'inquinamento. Ma mentre le prime utilitarie diventavano simbolo di emancipazione, nessuno aveva voglia di pensarci. Non sembrava possibile che sarebbero arrivati i tempi dei terribili bollettini sulle polveri sottili.

NEGLI ANNI NOVANTA, pe-

TROPPO SALATA

La soluzione da 500 milioni per prolungare la linea 2 da Cologno a Vimercate

rò, le cose cambiano. I Comuni sono i primi a pentirsi. E quando la Teem viene messa in cantiere dopo una lunga battaglia, si pensa di attenuarne l'impatto con l'arrivo della metropolitana nel cuore della Brianza Est. Una vicenda che finora ha riservato solo amarezze a giunte e pendolari. L'Accordo di Programma firmato in Regione, che prevedeva l'arrivo della Verde a compensazione della nuova autostrada, è rimasto lettera morta. La tangenziale c'è, i vagoni no-

© RIPRODUZIONE RISERVATA

5 STELLE FUMAGALLI**Pedemontana**

cazione dell'intero tratto della Milano - Meda fino alla tangenziale nord e possibilmente fino ad Agrate Brianza. È unico modo per dare una speranza nel breve periodo a coloro che usano la Milano - Meda di poterla percorrere in tempi accettabili e senza rischio. L'opera dovrebbe essere fatta pensando alle smart road e con un occhio alla mobilità del futuro che sarà elettrica e con autoveicoli a guida autonoma». **Ga.Bass.**

