

Il metrò arriva a Monza Ma è soltanto di passaggio

Mercoledì mattina i nuovi vagoni in stazione per andare ai depositi
I comitati scrivono a Pisapia per riaprire il tavolo sui piani del 1999

La metropolitana arriva a Monza. Ma in treno. O meglio: sui binari del treno. Sono i nuovi vagoni della linea rossa di Milano che mercoledì mattina sono davvero arrivati in città: sono stati trasportati sui binari ferroviari fino alla stazione e dal caricatisui camion per essere portati, probabilmente, al capolinea di Sesto San Giovanni o altri depositi ed entrare poi in servizio.

Chissà che qualcuno non li abbia davvero sognati per un istante entrare in servizio su una linea che non c'è. E che non si sa se ci sarà mai. Una battaglia su cui sta insistendo settimanalmente l'associazione HQ Monza che nei giorni scorsi a scritto al sindaco di Milano Giuliano Pisapia, e al consiglio comunale del capoluogo lombardo. La giunta milanese la scorsa settimana ha deliberato il piano della mobilità sostenibile del capoluogo regionale e ha tagliato le ali alle linee verso la Brianza, lasciando cadere sia la prosecuzione verso il centro di Monza sia verso Vimercate.

Il punto di partenza di HQ Monza sono i dati incrociati della mobilità sostenibile e dell'inquinamento. Secondo l'associazione, Milano ha 67,6 chilometri di rete metropolitana urbana per milione di abitanti, Londra 44,3, Madrid 37,3, Bruxelles 39,8, Vienna 38,1. Insomma: Milano vince, ma la sua aria no. «L'intera area metropolitana di Milano è soffocata dal traffico e i dati sull'inquinamento continuano a essere molto negativi - scrivono Ermanno Cacciari, Isabella Tavazzi, Maria Marsiglia - Se si vogliono fare interventi duraturi, un ruolo fondamentale è svolto dalle linee di trasporto pubblico, in particolare dalle metropolitane, che garantiscono frequenza e rapidità per gli



Il vagone della metropolitana di passaggio a Monza

spostamenti dei cittadini.» «Milano ha tra l'altro anche linee tranviarie per 127 km/milione di abitanti, il che porta l'offerta complessiva ad un vero record in Europa, ma senza per questo avere inciso realmente sulla riduzione del traffico automobilistico e sulle scelte di mobilità» aggiungono prima di sottolineare come per loro proprio investire in mobilità sostenibile, incluso il prolungamento della linea 5 verso Monza, è la risposta più adatta al miglioramento dell'aria.

«Riteniamo che sia il momento di tornare all'obiettivo originario dell'Accordo di programma del '99. Se Milano è una grande città metropolitana, deve liberarsi della sua visione ottocentesca mono-

centrica, che si traduce in una difesa "feudale" dell'area dentro la cerchia dei bastioni, e deve saper assumere con atti tempestivi e concreti un vero ruolo guida lungimirante, a cominciare dal tema fondamentale del trasporto pubblico locale». Intanto c'è chi cerca di farne un cavallo politico: le minoranze di diverso colore ammainano per una volta le proprie bandiere e superino gli steccati con l'obiettivo di portare la metropolitana fino all'ospedale è l'appello è lanciato da Giuliano Ghezzi del club forzista Monza Nuova: «Le opposizioni - afferma - hanno lasciato soli i comitati. In un momento in cui l'amministrazione Scanagatti si fa scappare i finanziamenti per il metro dalla giunta

amica di Pisapia, dovrebbero salire sulle barricate per difendere un progetto che interessa migliaia di pendolari e che favorirebbe lo sviluppo del nostro territorio». Come primo passo, aggiunge Ghezzi, la minoranza dovrebbe chiedere la convocazione di un consiglio comunale straordinario in cui i rappresentanti della Regione ed i comitati illustri i loro progetti».

L'assessore alla mobilità, sulle polemiche, taglia corto: «Il nostro impegno per il prolungamento della linea metropolitana continua. Lo abbiamo fatto per Bettola e continueremo a farlo, con gli strumenti urbanistici adeguati - ha detto Paolo Confalonieri - Aspettiamo risposte dalla Regione dalla fine del 2013». ■