

Nei Comuni di Seregno e Desio: DICIAMO NO ALLA METROTRAMVIA SEREGNO- MILANO PARCO NORD!

Noi siamo CONTRARI a questa idea di trasporto pubblico, rigida, costosa, poco utile e che non si inserisce in un contesto di altri mezzi di trasporto veloce.

Il progetto è obsoleto, fortemente oneroso, impattante a livello ambientale e sul traffico locale, a velocità ridotta. Un servizio sottoutilizzato che non collegherà punti nevralgici del territorio di Desio e Seregno, potenzialmente pericoloso per mezzi di soccorso e automobili, con il rischio di essere realizzato solo a metà e in parte non utilizzabile visto che sarà subordinato alla realizzazione di Pedemontana.

Noi diciamo NO a questo progetto nei due Comuni di Desio e Seregno, che hanno già una stazione FS con treni circa ogni 15 minuti che collegano Seregno a Desio e a Milano!!!

UN PO' DI NUMERI

· Il progetto insiste su un percorso di circa 14,3 km per un costo, come da accordo di programma firmato da tutti gli enti coinvolti a inizio 2010, pari a circa 233 Milioni di Euro, ossia oltre 16 Milioni di Euro al km, e ad oggi ci sono già ulteriori richieste da parte della ditta appaltatrice, le cosiddette "riserve", per un maggior importo rispetto a quello preventivato 6 anni fa!!!

· Il progetto in essere prevede la realizzazione di un nuovo deposito da 26 Milioni di Euro per il quale saranno sacrificati circa 26.000 mq di VERDE PUBBLICO tutelato a livello Provinciale, tra i Comuni di Desio e Seregno (via Europa). Di quest' area circa 9500 mq saranno coperti con strutture alte fino a 20 m (sic!) ed i rimanenti cementificati/asfaltati, ciò preoccupa non poco dal punto di vista dello smaltimento delle acque di superficie. E pensare che il vecchio deposito di Desio, da anni inutilizzato e non più considerato, occupa circa 31.000 mq...

Ricordiamo che la provincia di Monza e della Brianza risulta quella con la percentuale più alta di suolo consumato rispetto al territorio amministrato!!!

COSA PROPONIAMO IN ALTERNATIVA

Come cittadini della Brianza sappiamo bene quanto il mezzo di trasporto pubblico vada incentivato (negli ultimi 10 anni l'utilizzo del treno in Lombardia è raddoppiato mentre l'uso delle auto private ha perso 7 punti percentuali).

Siamo a FAVORE dell'utilizzo dei molti soldi che servirebbero a realizzare la metrotramvia (oltre 110 Milioni di Euro nella tratta Desio-Seregno se si comprende il nuovo deposito) per POTENZIARE il servizio attuale di AUTOBUS tra un Comune e l'altro e all'interno dei Comuni stessi, che a causa di questa opera inutile vedrebbero tagliate le loro corse (sia locali che provinciali). Con quei soldi si potrebbero inoltre acquistare AUTOBUS IBRIDI o ELETTRICI, di differente capienza a seconda della tratta e della fascia oraria e con priorità semaforica via wi-fi (già in uso in altre città) solo per gli incroci di una certa rilevanza e pericolosità, migliorando così la velocità e il servizio attuale a COSTI MOLTO PIU' BASSI, sia in termini di investimento che di manutenzione, RISPETTO alla nuova METROTRAMVIA.

Avremmo così un SERVIZIO realmente UTILE ai cittadini e flessibile, perchè in grado di cambiare il percorso o inserirsi in più zone delle due città non avendo la zavorra delle rotaie e di un deposito gigantesco.

Una rete di metrotramvia ha un significato in città come Milano, perchè connessa con tante stazioni FS, metropolitane e filobus.

Anche le periferie dei grandi agglomerati urbani delle capitali Europee, avanti anni luce in materia, stanno puntando verso un trasporto pubblico meno costoso e più flessibile!!!

Questa metrotramvia può avere un senso fino a Paderno Dugnano (Calderara) o Nova Milanese, città carenti di servizi di trasporto pubblico e vicine a Milano. Inoltre fino a Calderara la linea prevede due binari e corse con una frequenza ogni 8 minuti. Minore è anche l'impatto da Nova Milanese a Milano Parco Nord, dove l'opera implica perlopiù la riqualificazione del tracciato della vecchia linea Milano-Carate Brianza.

Nei nostri Comuni invece servirebbe a poco o nulla!!!

I denari, statali e regionali, stanziati per Seregno e Desio, tutti o in parte, si potrebbero destinare all'ammodernamento della linea MILANO-LIMBIATE che ne ha assoluto bisogno, vista anche la penalizzazione subita con la sottrazione degli stanziamenti a lei dedicati per favorire i lavori di EXPO MILANO 2015.

DESCRIZIONE DETTAGLIATA MOTIVI DELLA PETIZIONE

1. **OBSOLETO**: il progetto definitivo risale al 2002, ma si basa su studi fatti dalla Provincia di Milano tra il 1997 ed il 2000 (quasi 20 anni fa). In questo lasso di tempo a Seregno e a Desio sono cambiate le condizioni e le circostanze sulla base delle quali l'opera è stata concepita. *I collegamenti per Milano sono aumentati da una corsa ogni 30/40 minuti ad una ogni 10 minuti in larghe fasce della giornata!*

Lo dimostra il fatto che il tram di Desio era in forte perdita e con scarso numero di passeggeri, pur passando dal centro cittadino. Per questo motivo è stato soppresso 5 anni fa e sostituito con un servizio di autobus più veloce e con maggior frequenza della vecchia linea tranviaria.

2. **FORTEMENTE ONEROSO**: il progetto approvato prevedeva un costo di circa 233 Milioni di Euro, oltre 16 Milioni al km per 14,3 km totali, ma già si stima che detti costi lieviteranno a causa della presentazione da parte della ditta appaltatrice delle cosiddette "riserve"!!! Una cifra enorme rispetto a quanto, in altri contesti europei ed italiani, i cittadini pagano per ottimi collegamenti con bus ibridi ed elettrici, con attivazione semaforica preferenziale via wi-fi e facilità di spostamento del percorso a seconda delle esigenze che mutano nel tempo.

Infine, i COSTI DI MANUTENZIONE di un'opera rigida come quella di un tram sono molto ELEVATI e, ancora dopo 14 anni dall'approvazione del progetto, ai cittadini non è stato reso noto quanto dovranno pagare loro ed i loro Comuni per mantenere in efficienza binari, piloni, fermate, deposito...costi che sicuramente saranno elevati.

3. **IMPATTO AMBIENTALE**: in apparenza una metrotramvia potrebbe essere vista come un'opera "verde". Purtroppo però il progetto in essere prevede la realizzazione di un nuovo deposito (da 26 Milioni di Euro!!!) per il quale saranno sacrificati quasi 26.000 mq di VERDE PUBBLICO, tutelato a livello Provinciale, tra i Comuni di Desio e Seregno (via Europa). E a che serve un nuovo deposito se c'è già quello di Desio che potrebbe essere rimodernato con costi decisamente minori?

Ve lo diciamo noi, il deposito di Desio sarà venduto da ATM per realizzare probabilmente nuove case (inutili) o centro commerciale (inutile) e ricavarne dei soldi per far spendere nulla o poco al Comune di Milano interessato per solo poche centinaia di metri dalla metrotramvia.

Il nuovo deposito toglierà una vasta area verde agli abitanti di Seregno e Desio, già fortemente penalizzati dalla cementificazione, per lasciare posto ad altro cemento (come prevede la destinazione ad uso abitativo o commerciale del Piano di Governo del territorio del Comune di Desio) o ad un'area fantasma che sarà abbandonata, vista la crisi attuale di acquirenti. Un paradosso incredibile! Altro punto importante: ci sono seri dubbi che ATM, per mancanza di fondi, riesca ad utilizzare tram di ultima generazione (bidirezionali ed a recupero di energia in frenata). Sarebbe una vera beffa per la Brianza da parte dell'azienda Milanese. Tram che quindi potrebbero essere fortemente "energivori", senza

certezza che l'alimentazione sia realmente proveniente al 100% da fonti rinnovabili (sole, acqua, vento). Perchè seppur venisse alimentata con energia da recupero da inceneritori o centrali a gas, sostanzialmente (non formalmente) non si potrebbe parlare di trasporto sostenibile.

4. IMPATTO SUL TRAFFICO E SOTTOUTILIZZO DEL TRAM: anche in questo caso, in apparenza una metrotramvia potrebbe essere vista come un'opera in grado di decongestionare il traffico locale.

Ma questo NON E' VERO, perchè le cifre di utilizzo al giorno per gli abitanti di Desio e Seregno saranno ottimisticamente di 500/600 persone al giorno (solo 300 per Seregno), come emerso dagli ultimi incontri e dibattiti pubblici locali. Un livello di utilizzo limitatissimo da ripartire per 160 corse al giorno, che non diminuirà sostanzialmente il traffico locale. Addirittura, si creerà un paradosso: per il tram saranno realizzati decine di semafori, che CONGESTIONERANNO detto traffico locale bloccato da una barriera fisica ed incolonnato per minuti e minuti.

5. MANCATO COLLEGAMENTO CON PUNTI NEVRALGICI DI MILANO E SEREGNO: e' ormai certo, dalle recenti dichiarazioni della Città Metropolitana, che il tram non si conetterà con la stazione FS di Seregno, ma si fermerà a diverse centinaia di metri oltre gli accessi strategici. Inoltre il tram passerà nelle zone periferiche di Desio e Seregno, perciò la maggior parte delle persone dovrà prendere la macchina per arrivare alle fermate, pagare un costo di biglietto ancora ignoto ed aspettare 8 minuti nelle fasce di punta (al momento ignote) e 20 minuti nelle altre fasce giornaliere. La maggior parte delle fermate saranno sprovviste di parcheggi.

Ci chiediamo dunque, a queste condizioni, CHI PRENDERA' IL TRAM A DESIO E A SEREGNO???

Altro punto importante: nel progetto esposto ai cittadini non vi è certezza di proseguimento diretto del tram verso la fermata Metropolitana 3 di Maciachini. Seppur vero che la metrotramvia avrà come capolinea l'attuale ultima fermata nord della linea Maciachini-Parco Nord, è probabile che i passeggeri dovranno scendere da un tram e prenderne un altro, con ulteriori perdite di tempo per raggiungere il centro di Milano.

6. RISCHIOSO: il progetto prevede che il tram passerà da Desio nella via che attualmente incrocia l'ingresso del pronto soccorso dell'Ospedale, sacrificando tra l'altro anche decine di piante ed i parcheggi davanti alla struttura sanitaria.

Siamo sicuri che l'ingresso del pronto soccorso sarà spostato? E in che tempi?

Non solo, la società appaltatrice ha già messo le mani avanti perchè il percorso dovrà attraversare rotonde ed incroci troppo stretti o inadeguati, con il rischio di incidenti. Discorso a parte meriterebbero i problemi di ordine pubblico, tipici in casi del genere, specialmente nelle ore serali e notturne, legati al capolinea, non presidiato, presso il lato sud della stazione ferroviaria di Seregno e in prossimità del sottopasso della Via Milano.

7. **VELOCITA' RIDOTTA:** la nuova metrotramvia doveva essere un mezzo di trasporto veloce, quasi come una metropolitana. Purtroppo il progetto definitivo prevede una percorrenza di 45/50minuti per 14,3 km (ossia circa 20 km/orari), una velocità quasi imbarazzante per un'area tecnologica e produttiva come la Brianza.

8. **METROTRAMVIA E PEDEMONTANA:** proprio tra Desio e Seregno la metrotramvia dovrà attraversare su un ponte la Pedemontana (altra opera faraonica che si sta dimostrando sovradimensionata, il cui destino è tutt'altro che certo), ma questo potrà farlo solo quando l'autostrada sarà realizzata.

Visti i tempi biblici di realizzazione di Pedemontana, il RISCHIO è quello di avere un'OPERA che sarà BLOCCATA a DESIO e inutilizzabile, perchè il nuovo deposito tra Desio e Seregno è previsto dopo il ponte di Pedemontana.