



Provincia
di Milano



COMUNICATO STAMPA

TRASPORTI: METROTRANVIA MILANO-DESIO-SEREGNO Presentazione del progetto

Bresso, 8 aprile 2008 – Nastri di partenza per i lavori di riqualificazione della metrotranvia Milano-Desio-Seregno.

L'approvazione avvenuta la scorsa settimana, da parte del **CIPE** (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), del progetto definitivo e della copertura dei costi per il **60 %** (128,53 milioni di euro), e la garanzia da parte della Provincia di Milano, della copertura del restante 40 % (85,68 milioni di euro), da parte degli enti locali interessati, portano alla realizzazione di una linea tranviaria indispensabile per il trasporto pubblico nell'area Metropolitana, che aiuterà a decongestionare in parte il traffico in questa zona.

Entro la fine di gennaio si concluderanno le procedure per l'appalto integrato (progettazione esecutiva e realizzazione). La prossima primavera vedrà l'inizio dei lavori, per una durata complessiva di 42 mesi. **Nel luglio 2012 la metrotranvia sarà operativa.**

La nuova linea potrà offrire, nella tratta fra il Parco Nord e Calderara, per **16 minuti di percorrenza, 80.000 posti al giorno**, di cui 22.720 a sedere, e **40.000** (11.920 a sedere) nella tratta di **25 minuti fra Calderara e Seregno**, per una velocità media di 21 km all'ora. Attualmente, la metrotranvia ci mette 38 minuti da Milano a Desio, offrendo al massimo 15.000 posti al giorno.

La previsione di esercizio calcola **320 corse al giorno nella prima tratta**, con la frequenza di **un mezzo ogni 4 minuti** nelle ore di punta, e di **160 corse nella tratta da Calderara a Seregno**, con una frequenza di punta di **un tram ogni 8 minuti**.

I lavori, dal costo complessivo di **214.209.600 euro**, prevedono il completo ammodernamento della sede tranviaria esistente e il prolungamento fino a Seregno FFSS, che si snoderà fino a Desio lungo la ex SP "Valassina". per un percorso complessivo di **14,3 Km per 25 fermate**, con **18 moderni tram bidirezionali** su doppio binario, tramite l'inserimento a raso, prevalentemente, fino a Nova Milanese nella sede viabilistica centrale e successivamente con binario unico in sede protetta fino a Seregno. Saranno inoltre apportate importanti migliorie dell'arredo urbano.

Nel territorio di **Bresso** sarà realizzato un intervento di riqualificazione ambientale in corrispondenza della Chiesa della Madonna del Pilastrello, reso possibile dalla nuova localizzazione del corridoio tranviario a centro strada. Sarà inoltre realizzata una nuova pavimentazione, con interventi di moderazione del traffico e riorganizzazione dei flussi veicolari. L'area centrale di Bresso sarà interessata da un intervento di riqualificazione urbanistica nell'area: la sede tranviaria e la localizzazione delle fermate contribuiranno a modificare l'immagine del luogo da "strada" a "piazza", realizzando una continuità ciclabile tra i parchi cittadini.

Anche a **Cusano Milanino** la riqualificazione della metrotranvia porterà con sé una riorganizzazione dei flussi veicolari e pedonali, creando un vero e proprio viale ad uso dei cittadini.

*“Sulla metrotranvia Milano Seregno – afferma il presidente della Provincia di Milano **Filippo Penati** – il Governo ha confermato il proprio impegno rispondendo alle esigenze di un’area ad alta densità di traffico come quella dei Comuni del Nord Milano. Il via definitivo ai finanziamenti per realizzarla, a pochi giorni dall’assegnazione a Milano dell’Expo 2015, è un risultato ancor più strategico che va nella direzione di un sistema di mobilità sostenibile di area vasta, anche in vista degli 30 milioni circa di visitatori, pari a un flusso di 160mila turisti al giorno, per l’Expo 2015”.*

*“Si tratta di un notevole impegno per la nostra Amministrazione, che è soggetto aggiudicatore dell’opera – aggiunge **Paolo Matteucci**, assessore provinciale alla Viabilità, Mobilità e Trasporti -: è una linea tranviaria, fondamentale per lo sviluppo del trasporto pubblico nell’area Metropolitana, capace di convogliare i pendolari provenienti dal nord Milano in modo rapido e confortevole, togliendo una sensibile quantità di traffico veicolare in una zona già congestionata”.*

*“La decisione del CIPE di sbloccare i finanziamenti di questa importante opera, – dichiara il **Sindaco di Bresso Giuseppe Manni** - oltre a rispondere positivamente all’esigenza di modernizzare il sistema tranviario metropolitano, dell’area del Nord Milano, già seriamente messo in difficoltà dai numerosi interventi viabilistici che interessano la SS 36 e la realizzazione della MM5 fino a Bignami, favorisce una positiva risoluzione della domanda di trasporto locale in un’area così intensamente abitata e industrializzata”.*

L’assessore alle Attività Produttive **Fortunato Zinni**, candidato sindaco della coalizione di centro sinistra ha messo l’accento sull’ *“esigenza immediata di individuare i necessari percorsi alternativi e i mezzi sostitutivi dell’attuale trenino Desio-Bresso istituendo un servizio diretto su gomma Desio-MM Maciacchini, in costanza dei lavori di realizzazione dell’opera. La nuova tranvia, nel territorio di Bresso, al centro strada fino a via Lurani e sul percorso attuale fino all’autostrada, oltre a consentire interventi di riqualificazione urbanistica e di arredo del sistema commerciale di via Veneto, consentirà di modificare l’immagine da strada a luogo di incontro della via principale della città attraverso la possibilità di collegamento, senza alcuna barriera, tra i negozi che si affacciano sulla strada e una mobilità pedonale facilitata dalla pista ciclabile che collega i parchi cittadini.. L’opera - ha concluso Zinni - non può che portare un grande beneficio a tutta l’area del nord Milano e agli operatori economici che operano su questo territorio soprattutto in vista dell’EXPO 2015.”*



METROTRANVIA MILANO-DESIO-SEREGNO STORIA DI UN PROGETTO

La Regione Lombardia e la Provincia di Milano, rispettivamente, il 1 marzo 2000 e il 21 settembre 2000, approvavano lo schema di *“Protocollo d’Intesa per la definizione degli interventi a completamento e adeguamento dei sistemi di trasporto su ferro per l’area della Brianza”* in cui le parti si impegnavano, tra l’altro, a verificare le ipotesi di riqualificazione del sistema di trasporto pubblico lungo la direttrice Milano-Desio.

Il 9 ottobre tra la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e i Comuni di Milano, di Bresso, di Cormano, di Cusano Milanino, di Paderno Dugnano, di Nova Milanese, di Desio e più tardi anche quello di Seregno, sottoscrivevano un apposito Protocollo.

Nel frattempo, il Comune di Milano, aveva, iniziato i lavori di realizzazione della Metrotranvia Nord da Piazza Castello ai confini comunali di Bresso (Parco Nord), a seguito della decisione dalla Giunta Leghista guidata dal Sindaco Marco Formentini di rinunciare definitivamente al progetto della Metropolitana da Piazza Maciachini, via Bresso, fino a Cinisello.

Tale decisione era confermata agli indirizzi forniti dal richiamato accordo del 9 ottobre 2000 e dai precedenti Piani Settoriali che assegnavano alla linea tranviaria Milano-Desio, opportunamente riqualificata, un ruolo nell’offerta di trasporto dell’area, tra i quali:

- Piano Provinciale dei Trasporti (Provincia di Milano – 1994)
- Piano di Fattibilità di una Rete di forza del trasporto Pubblico a guida vincolata di interesse extra urbano nell’area nord milanese (Regione Lombardia – 1995).

A questo punto, l’adesione degli Enti Locali, compreso il Comune di Bresso, alla proposta formulata dalla Regione Lombardia, era obbligata. Il veto posto dalla Giunta Giannuzzi veniva rimosso dalla nuova normativa sulle Conferenze di Servizi che consentiva di decidere a maggioranza, un veto che aveva prodotto incalcolabili danni per i cittadini bressesi e per quelli dei Comuni a Nord fino a Seregno.

Il 23 luglio 2003, la Giunta Provinciale di Milano, guidata da Ombretta Colli, su proposta dell’Assessore alla Mobilità Dario Vermi, approvava lo schema dell’*“Accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Bresso, Comune di Cormano, Comune di Cusano Milanino, Comune di Paderno Dugnano, Comune di Nova Milanese, Comune di Desio, Comune di Seregno”*.

Il 17 ottobre il Comune di Milano notificava al Comune di Bresso una delibera della Giunta Comunale 1772/2003 recante: *“Approvazione della ristrutturazione parziale, della rete di superficie, concomitante alla messa in esercizio del prolungamento della linea M3 fino a Piazza Maciachini delle metrotranvie nord e sud.”*

Il 7 dicembre del 2003, in occasione dell’inaugurazione della nuova linea di progetto 4 il Comune di Milano disponeva che la linea 83/ venisse dedicata agli spostamenti locali tra Brusuglio, Bresso e Milano e fissava il capolinea presso il piazzale dell’Ospedale Maggiore di Niguarda; ulteriori corse con capolinea Bresso e con il codice **83** avrebbero osservato un percorso con capolinea in via Antonio da Saluzzo a Niguarda.



Tale cambiamenti, secondo il Comune di Milano, erano conseguenti alla richiesta del finanziamento del primo tratto della Metrotranvia Piazza Castello Parco Nord finalizzata a trasformare la mobilità su gomma in mobilità su ferro dentro il perimetro comunale.

Il comune di Bresso, con delibera della Giunta Comunale, aveva approvato il 30.12.2003 lo studio progettuale e le linee guida per la progettazione definitiva dell'ammodernamento e riqualificazione delle Metrotranvia, dopo aver discusso il 20.11.2003, in Consiglio Comunale, alla presenza dei progettisti di MM e della cittadinanza il richiamato Studio e le richiamate Linee.

La promozione per l'ammissione ai finanziamenti statali del prolungamento fino a Seregno della metrotranvia, veniva avviata dalla Provincia il 4 maggio 2004, unitamente alla redazione di uno studio di impatto ambientale, entrambi predisposti da Metropolitana Milanese.

Il progetto definitivo, sempre realizzato dalla MM, di concerto con i comuni interessati e gli operatori economici frontalieri del percorso veniva approvato dalla Provincia il 18 settembre 2006.

Il 31 luglio 2007, il Ministero delle Infrastrutture, la Provincia di Milano e il comune di Milano sottoscrivevano "Protocollo di Intesa per la realizzazione della Rete Metropolitane dell'Area Milanese".

Il 5 novembre 2007 gli stessi Enti approvavano l'Atto integrativo in cui, la Provincia di Milano, veniva individuata come soggetto aggiudicatore dell'opera, mentre il progetto definitivo era stato inviato al Ministero competente il 30 ottobre 2007.

Il 14 febbraio 2008, la Regione Lombardia, sulla base di quanto previsto dal D.Lgs. 163/2006) convocava l'apposita riunione per l'espressione del parere regionale sul citato progetto definitivo.

Tutti gli Enti esprimevano parere favorevole.

Il 25 febbraio 2008 il Ministero delle Infrastrutture, avviava l'istruttoria per l'approvazione, per quanto di sua competenza, compresi i finanziamenti, mediante la convocazione della Conferenza di Servizi, a Roma, presso il Parlamentino del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il 27 marzo il CIPE approvava definitivamente il progetto prevedendo il finanziamento del 60% a carico del Bilancio dello Stato e il 40% a carico degli Enti Locali.

La Provincia di Milano a sua volta aveva approvato prima della riunione del CIPE la formalizzazione degli impegni economici a carico delle finanze locali, ai fini dell'ammissione ai contributi statali.

Il costo complessivo dell'opera ammontava, IVA compresa, a euro 214.209.600,00 di cui 41.000.000,00 di euro per l'acquisto di materiale rotabile.

La ripartizione veniva così fissata:

euro 128.525.760,00 di cui 24.948.000,00 per l'acquisto di materiale rotabile, a carico della Stato;

euro 85.683.840,00 di cui 16.632.000,00 a carico locale.

La Regione Lombardia e la Provincia di Milano hanno annunciato, nei giorni scorsi, di volersi far carico del finanziamento di euro 30.000.000,00 ciascuno.

La restante parte dovrebbe essere ripartita in misura proporzionale a carico dei Comuni interessati.

Per informazioni:

Ufficio Stampa Comune di Bresso

Annamaria Arcidiacono

Tel.: 02.61455297 – 349.2697221