Provincia di Milano

IL SINDACO

Prot. n. _____

Bresso, 29 Settembre 2011

Dott. Raffaele CATTANEO
Assessore alle Infrastrutture e Mobilità
della Regione Lombardia
Piazza Città di Lombardia n. 1
20124 MILANO

Dott. Giovanni DE NICOLA
Assessore Infrastrutture-Viabilità e
Trasporti – Mobilità ciclabile – Opere
pubbliche stradali
della Provincia di Milano
Corso di Porta Vittoria n. 27
20122 MILANO

Dott. Francesco GIORDANO
Assessore Opere Pubbliche-Viabilità e
Trasporti della Provincia di Monza e della
Brianza
Via Grossi n. 9
20900 MONZA MB

Arch. Pierfrancesco MARAN
Assessore alla Mobilità-Ambiente-Arredo
Urbano- Verde
del Comune di Milano
Via Beccaria n. 19
20100 MILANO

Dott. Roberto CORNELLI
Sindaco del Comune di Cormano
Piazza Scurati n. 1
20032 CORMANO MI

Ing. Sergio GHISELLINI
Sindaco del Comune di Cusano Milanino
Piazza Martiri di Tienanmen n. 1
20095 CUSANO MILANINO MI

Arch. Mario Soldano
Sindaco del Comune di
Cologno Monzese
Via Mazzini, 9
20093 COLOGNO MONZESE MI

Dott.ssa Daniela GASPARINI
Sindaco del Comune di Cinisello
Balsamo
Via XXV Aprile n. 4
20092 CINISELLO B.MO MI

Dott. Giorgio OLDRINI

Sindaco del Comune di Sesto San Giovanni
Piazza della Resistenza n. 20
20099 SESTO SAN GIOVANNI MI

Dott. Roberto CORTI
Sindaco del Comune di Desio
Piazza Papa Paolo II
20832 DESIO (MB)

Dott.ssa Laura BARZAGHI
Sindaco del Comune di Nova Milanese
Via Giussani, 9
20834 NOVA MILANESE (MB)

Dott. Marco Alparone
Sindaco del Comune di Paderno Dugnano
Via Grandi n. 15
20037 PADERNO DUGNANO MI

Ing. Elio CATANIA
ATM Spa
Foro Bonaparte, 61
20121 MILANO

Oggetto: Servizio Tranviario Interurbano – Metrotranvia Milano Desio attivazione del Servizio sostitutivo con bus

Egregi Signori,

credo sia utile per tutti una breve ricostruzione della vicenda in oggetto.

Con nota del 29.07.2011, il Settore Pianificazione Mobilità Trasporti Ambiente del Comune di Milano ha convocato un incontro tecnico, al fine di illustrare le caratteristiche del servizio provvisorio sostitutivo su gomma in sostituzione di quello tranviario interurbano Milano-Desio.

L'incontro è stato fissato a Milano, presso l'Assessorato di Via Beccaria 19, giovedì 4 Agosto. In quella sede ATM spiega che la causa della soppressione del trenino Milano Desio è la presenza di cedimenti e rotture lungo gli attraversamenti, quindi la soluzione più logica per il trasporto sostitutivo non può che essere su gomma.

Vale la pena di ricordare che nel 1999, unilateralmente senza sentire il parere dei Comuni, il capolinea di Via Valtellina era stato arretrato a Niguarda Parco Nord.

Analoga sorte aveva subito il vecchio bifilare 83 arretrato da Piazza Santo Stefano a Via Montebello, poi in Piazza Duca d'Aosta ed infine davanti all'ospedale di Niguarda ed al confine tra Bresso e Milano.

Dal 25 ottobre 2010 consistenti limitazioni di velocità sono state decise sulla linea di Desio, a causa del cattivo stato di conservazione del binario. Chi doveva effettuare la manutenzione non erano certo i Comuni. Progressivamente sono stati introdotti su tutta la linea ulteriori drastici rallentamenti, passando da 25 km/h a 15, 10 e addirittura 5 km/h. Una simile riduzione di velocità applicata ad una linea a semplice binario ha avuto effetti esiziali dal punto di vista commerciale in quanto ha aumentato la necessità di incrocio ed ha fatto si che le sedi di incrocio non collimassero con i nuovi tempi di percorrenza.

Dall'estate 2009 il servizio era stato sospeso la domenica proprio per consentire un'adeguata manutenzione, lavori che non risultano essere stati effettuati.

L'armamento dopo anni e anni di mancata cura è degradato e finalmente si è potuta così realizzare la speranza aziendale di riuscire a chiudere tutto.

Del resto in tutte le riunioni fino ad oggi svolte l'ATM ha sempre sostenuto che era inutile spendere soldi pubblici intervenendo su una linea che verrà successivamente abbandonata in considerazione dell'avvio dei lavori per la realizzazione della metrotranvia Parco Nord Seregno.

Da qui l'esigenza di verificare, attraverso la conoscenza dei costi d'esercizio, se l'operazione mirava esclusivamente ad un risparmio a scapito degli utenti dei Comuni della tratta.

La mancata comunicazione dei costi autorizza il fondato sospetto che questo era il vero obiettivo.

Il Comune di Milano e l'ATM fino ad ora hanno sempre convocato riunioni tecniche mettendo i Comuni di fronte al fatto compiuto.

Infatti, come già ricordato, la prima riunione è stata convocata in data 4 agosto (una data non certo casuale) al fine di raccogliere le osservazioni tecniche dei Comuni interessati per far partire, a decorrere dal 29 agosto, il servizio sostitutivo.

All'incontro non hanno partecipato alcuni Comuni per disguidi della convocazione.

Il Sindaco di Bresso, con la condivisione del rappresentante del Comune di Nova, ha chiesto l'aggiornamento della riunione per consentire a tutti i Comuni una capillare informazione agli utenti; l'incontro veniva fissato nella prima decade del mese di settembre.

In quella sede, tuttavia, il Sindaco di Bresso avanzava una serie di richieste:

- la comunicazione da parte di ATM e del Comune di Milano dell'attuale costo del servizio su rotaie in esercizio e quello del servizio sostitutivo, al fine di verificare eventuali economie, da aggiungere al taglio totale delle mancate manutenzioni, anche per spiegare ai bressesi le ragioni di una immissione lungo la vecchia Vallassina di ben 80 corse giornaliere di un autobus di 18 metri, palesemente in contraddizione con le ragioni sostenute a suo tempo dal Comune di Milano per tagliare la linea 83;

- un confronto con l'Assessore Maran per valutare lo spostamento del capolinea sud del servizio sostitutivo (Bus 166) alla fermata M3 Zara;

- la possibilità di rimuovere da subito i binari per evitare il degrado lungo l'asse nord sud della città, nel pieno centro, che interessa una superficie di circa un ettaro, inutilizzata e soggetta alla crescita di erbacce e sterpaglie; una scelta finalizzata anche a favorire l'avvio dei lavori dei sottoservizi propedeutici alla nuova metrotranvia;

- l'istituzione del biglietto chilometrico mirato ad attrarre l'utenza che attualmente ricorre al mezzo proprio per recarsi a Milano;

- l'esame di una proposta per la realizzazione di una diramazione dall'attuale capolinea del Parco Nord in sostituzione del tram n.5 (il cui prolungamento verso Nord è stato richiesto invano per la decisa opposizione di ATM) per consentire agli utenti della metrotranvia il collegamento diretto con gli uffici della Regione e la Stazione Centrale.

I Dirigenti dell'Assessorato alla Mobilità di Milano e la stessa ATM mi hanno sempre fatto notare che alcune delle richieste avanzate erano di natura prettamente politica, rinviando la trattazione delle stesse ad un tavolo specifico con gli amministratori.

Il 7 Settembre a firma dell'Assessore Giovanni De Nicola e il 13 Settembre a firma del Direttore di Settore dell'Assessorato alla Mobilità Arch. Filippo Salucci, rispettivamente negli Uffici della Provincia e negli Uffici dell'Assessorato del Comune di Milano di Via Beccaria, vengono convocate due riunioni per affrontare, sempre in sede tecnica, le problematiche inerenti la soppressione del trenino e l'attivazione del servizio sostituivo con bus.

In entrambe le riunioni il Comune di Bresso con l'adesione di tutti gli altri Comuni e delle Provincie di Milano e di Monza-Brianza ripropone l'istituzione di un tavolo di confronto politico prima della soppressione del trenino.

Il 14 settembre 2011 il Presidente dell'ATM Elio Catania notifica ai Comuni che " In ottemperanza anche agli indirizzi provenienti da USTIF circa le situazioni di sicurezza e di agibilità della linea in oggetto, si conferma la necessità di procedere all'interruzione dell'esercizio tranviario ed alla sostituzione con un servizio automobilistico, nei termini ipotizzati e concordati nella citata riunione si conferma la disponibilità dei tecnici ATM all'effettuazione dei sopralluoghi programmati nei giorni 15, 16 e 19 settembre con i Comuni, per la definizione degli interventi di adeguamento delle fermate e di affinamento dei percorsi, necessari all'avvio del servizio automobilistico la cui decorrenza è stata comunque stabilita a partire dal 1° Ottobre 2011".

I tecnici del Comune di Bresso, fermo restando la pregiudiziale posta dal Sindaco, hanno comunque partecipato ai sopralluoghi, ed hanno indicato i lavori necessari per garantire la sicurezza per gli utenti e rendere visibili le fermate con le relative paline e gli orari di riferimento delle fermate stesse. Ad oggi nessun opera concordata è stata realizzata e la comunicazione sugli orari è rimasta generica indicando unicamente l'orario di una sola fermata per Comune.

Dal Comune di Milano e da ATM non ci è pervenuta nessuna comunicazione sui costi, e quanto alla richiesta di un confronto politico preventivo (la condanna del TAR sulla vicenda del PTS non ha insegnato nulla), non ci è stata offerta la possibilità di discutere le strategie ed in particolare il prolungamento del capolinea sud e il biglietto chilometrico.

Anzi la decisione del Comune di Milano di aumentare le tariffe del biglietto orario urbano a € 1,50 ha provocato, unitamente a quello già deciso del 20%, un doppio aumento per gli utenti dei Comuni contermini.

Sabato 24 Settembre a tutti i Comuni perviene il comunicato stampa di ATM che annuncia l'attivazione a partire dal 1° Ottobre del servizio sostitutivo con bus.

Non è accettabile che il Comune di Milano e l'ATM considerino gli altri Sindaci dei meri esecutori di ordini decisi unilateralmente da loro stessi. Mi sembra francamente paradossale che dopo mesi di insistenza per un confronto politico lo stesso venga fissato solamente il giorno prima dell'attivazione del servizio sostituivo con bus.

La storia ha cancellato i "Corpi Santi" e i borghi del contado utilizzati per ospitare"le Ville di Delizia", secoli fa.

Solo il 28 settembre alle ore 14,39, via mail, perviene al Comune di Bresso, e agli altri Comuni, una convocazione dell'Assessore Pierfrancesco Maran, per il 30 Settembre alle 9,00 presso l'Assessorato di Via Beccaria, così motivata: "Come è noto nell'incontro del 7.9.2011 convocata dalla Provincia di Milano a seguito della comunicazione di ATM che hanno evidenziato le problematiche dell'attuale servizio tranviario è stato dato mandato ad un gruppo di lavoro composto dai tecnici di tutti gli Enti interessati di concordare le modalità di attivazione del servizio sostitutivo su gomma della tranvia in oggetto. Conclusa tale attività e stante la necessità di attivare dal 1° Ottobre 2011 il servizio sostitutivo, al dine di coordinare le azioni necessarie a garantire l'efficacia del servizio e il monitoraggio dello stesso si convoca un incontro per il giorno 30 settembre 2011 alle ore 9,00 presso il Comune di Milano, Assessorato alla mobilità e Ambiente Arredo Urbano, Via Beccaria 19 Milano -1° Piano Sala Commissioni"

Come si possa "coordinare le azioni necessarie e garantire l'efficacia del servizio" con un solo giorno a disposizione? Qualcuno ce lo deve spiegare!

Mentre scrivo questa nota sono pronto per firmare anche un'altra lettera da inviare al Sindaco di Milano Giuliano Pisapia avente per oggetto:" la convenzione dei servizi trasporto pubblico dell'area urbana di Milano" concordata con i Sindaci dei Comuni di: Cinisello Balsamo, Cologno Monzese, Cormano, Cusano Milanino e Sesto San Giovanni.

Mi riservo di illustrare meglio la posizione del mio Comune al tavolo del confronto politico.

Colgo l'occasione per richiamare le Istituzioni alle proprie responsabilità, a partire da Regione Lombardia, alla quale mesi fa era stato chiesto un incontro per il biglietto unico, alla Provincia di Milano per

la rimozione di binari e al Comune di Milano, per le motivazioni sopraesposte e per discutere della palese discriminazione tra milanesi e non, delle facilitazioni concesse agli ultra 65enni.

Infine a seguito dell'invito rivoltomi dal Vice Sindaco di Milano Maria Grazia Guida, dapprima per un sopralluogo sull'area dell'Aeroporto di Bresso e poi, lo scorso 12 settembre, per condividere la proposta unitaria da rassegnare alla Fondazione Milano famiglie dell'opzione "aeroporto di Bresso" per ospitare il Grande Evento del Forum delle Famiglie 2012, con la presenza del Santo Padre, confermo la richiesta di valutare attentamente il prolungamento del capolinea M5 all'incrocio tra Viale F. Testi e Via Clerici.

Una decisione che oltre a risolvere l'accesso al Parco Nord dei milanesi con i mezzi pubblici faciliterebbe l'accesso a piedi dei fedeli al luogo convenuto per l'evento di cui sopra.

Cordiali saluti.

Fortunato Zinni