

## Interramento

Gianfranco Ratti è stato Sindaco di Bovisio per 10 anni dal 1994 al 2004 e si è sempre battuto per la realizzazione della cosiddetta Metropolitana Milano Nord, ossia l'interramento della Ferrovia Milano-Asso nel tratto compreso tra Milano ed Arosio, in un territorio in cui vivono e lavorano più di 600'000 persone.

I frutti di tanto impegno sono maturati nel 2001 quando, assieme ad altri 12 comuni, alla provincia di Milano ed alla Regione Lombardia è stata presentata a Seveso la prima fase di progettazione dell'opera: LO STUDIO DI FATTIBILITÀ DELL'INTERRAMENTO. Alla presentazione erano presenti oltre 300 amministratori pubblici, tra consiglieri comunali, provinciali, regionali, assessori, Sindaci e parlamentari. Il progetto aveva per la prima volta dimostrato che l'opera era realizzabile in 5 anni e senza interrompere il servizio ferroviario. L'assessore ai trasporti della Regione Lombardia, ospite d'onore del convegno, è però giunto con oltre due ore di ritardo, a convegno quasi finito, suscitando il malumore dei presenti. In quell'occasione aveva però promesso che nell'arco di qualche mese avrebbe attivato tutte le procedure per la prosecuzione del progetto nel suo iter successivo. Purtroppo alle parole non hanno seguito i fatti, se eccettuiamo la costituzione di una commissione di tecnici che ha lavorato sei mesi.

L'assessore Corsaro ha più volte ribadito la propria opposizione ad un progetto che il territorio vuole fortemente ed è famosa la sua frase «Finché sono assessore io l'interramento non si farà!». A nulla sono servite le 15 delibere dei Consigli Comunali di 15 cittadine attraversate dalla linea ferroviaria che a nome di circa 200'000 persone lo sollecitavano a riprendere il progetto di interrimento ferroviario; a nulla sono servite le firme raccolte una domenica di febbraio 2004 in cui 14'000 cittadini sono usciti di casa al freddo per dare sostegno al progetto; a nulla sono servite le interpellanze in consiglio regionale e le mozioni di sollecito al capriccioso assessore affinché si occupasse del territorio al nord di Milano. Anzi, per tutta risposta Corsaro ha prima proposto e poi approvato la trasformazione a pedaggio di una parte della Superstrada Milano-Meda nell'ambito del progetto Pedemontana. Questa sua scelta di fatto obbligherà tutti coloro che oggi usano la superstrada per i loro spostamenti a pagare un pedaggio per avere un servizio uguale a quello di prima, ossia code da Bovisio Masciago fino a Milano.

E' impensabile che lo sviluppo di un territorio sia legato ai capricci ed alle arroganze di un solo uomo e per questo motivo Gianfranco Ratti ha pensato ad un gesto clamoroso per attirare l'attenzione dei media verso un problema che i cittadini della Brianza vivono quotidianamente sulla propria pelle anche se in regione si tende a minimizzarlo.

Per motivi di equilibrio politico Formigoni ha dovuto inserire Massimo Corsaro nel suo Listino evitandogli la fatica di conquistarsi il voto con il consenso popolare. Se Corsaro sarà ancora assessore ai trasporti agli occhi della Brianza questo significherà che La Regione Lombardia sia sensibile ai richiami all'ordine di quei poteri forti che da un lato esigono il pedaggiamento delle Superstrada Milano-Meda e da un altro temono che al posto dei binari della ferrovia interrata possa sorgere una nuova strada che colleghi Milano al comasco e che faccia perdere pedaggi alla nuova Autostrada.