

## TRANVIA MILANO-LIMBIATE IL CRONOPROGRAMMA È REALISTICO ? LA TRANVIA CI SALVA DALLE SORPRESE !

A distanza di una settimana dal nostro ultimo comunicato del 09/12/2022, non registriamo alcun tipo di sviluppo nel senso, da noi auspicato, del ripristino del servizio sulla tranvia Milano-Limbiate, limitatamente al tratto Milano-Varedo.

**Anzi, ormai è chiaro che si sta dismettendo il deposito di Varedo.** Sono stati fatti trasferimenti di personale e sono state portate a Milano due vetture storiche da preservare. Condividiamo senz'altro quest'ultima decisione. **Comunque si concluda questa vicenda, è importante preservare i rotabili delle linee interurbane che costituiscono un "unicum" del parco tranviario milanese.** Ci auguriamo che, se il nostro appello per il ripristino della linea non verrà ascoltato, ci sia una tutela anche per un "treno bloccato" che ha caratterizzato la storia delle tranvie interurbane milanesi dagli anni '60 ad oggi.

**Il giorno 12/12/2022 abbiamo anche inviato una dettagliata lettera alle Istituzioni e ad ATM con le nostre osservazioni in merito al progetto ATM di ripristino del servizio che, fortunatamente, abbiamo avuto modo di vedere.**

**Anche in questo caso non abbiamo ricevuto alcuna risposta. Un vero e proprio muro di gomma! Ci sembrava di aver detto delle cose sensate che riproponiamo ora nel presente comunicato in modo che ognuno possa farsi una sua idea in merito.**

### Tempi per il ripristino della linea

Nello studio sono previsti 9 mesi di tempo per il ripristino della linea ma i lavori veri e propri durano 4 mesi. Il resto sono progettazioni (3 mesi per il Progetto Definitivo e 2 mesi per il Progetto Esecutivo).

Tenuto conto che i lavori sarebbero effettuati "in house" da ATM, che è una Azienda partecipata al 100% del Comune di Milano (non ci sarebbe quindi una gara d'appalto), **ci chiediamo se sia proprio necessario produrre un Progetto Definitivo** quando, una volta presa la decisione di intervenire e accettato lo studio di ATM, si potrebbe passare subito al Progetto Esecutivo con contestuale approvvigionamento materiali.

**Si risparmierebbero 3 mesi che non sono pochi.** Probabilmente è la procedura già utilizzata per i lavori del 2012 che hanno comportato la chiusura della linea per soli 5 mesi (14/05/2012 – 21/10/2012).

### **Cronoprogramma per la riqualificazione integrale della linea**

Nello studio sono ipotizzati due scenari, a seconda del ripristino o meno della vecchia linea tranviaria. **In entrambi i casi già siamo in ritardo di almeno due mesi.**

Infatti per avere la conferma dello stanziamento dei 26 milioni mancanti è necessario attendere l'approvazione della Finanziaria e non ci risulta sia stato fatto il bando di pre-qualifica cui si fa riferimento in una nota del cronoprogramma.

Esaminiamo ora i due scenari prospettati.

#### **Scenario 2 (mancato ripristino della linea storica)**

Si prevede di iniziare i lavori nel luglio 2024 con entrata in servizio a febbraio 2028 ma, come minimo (già siamo in ritardo), riteniamo si arriverà alla fine del 2024 con entrata in esercizio a metà 2028. Ciò accadrebbe se non ci fossero ulteriori ritardi di alcun tipo, cosa molto improbabile. Notiamo che l'espletamento della gara d'appalto è stato previsto per l'estate 2023 (giugno-ottobre) che non è un periodo in cui le Aziende e gli Enti lavorano a pieno ritmo.

Quante opere pubbliche complesse come questa si sono concluse nei tempi prestabiliti? **In caso di ritardi, si arriverebbe comunque al 2029 ma restando senza tram per 6 anni.**

#### **Scenario 1 (ripristino della linea storica)**

La nuova linea entrerebbe in esercizio a settembre 2029 con un ritardo di 19 mesi rispetto allo scenario 2 perché si comincerebbe la riqualificazione dal lotto 2 (Varedo-Limbiate). Nel frattempo resterebbe in servizio la vecchia tranvia fino a Varedo ma ci sarebbe un allungamento dei tempi complessivi dei lavori.

**Questo ritardo però sarebbe compensato dal mantenimento dell'esercizio tranviario da Milano a Varedo per 2 anni e 9 mesi (33 mesi), con la possibilità di avere altri mesi di apertura della linea in caso di ritardi nella gara o nei lavori del secondo lotto (Varedo-Limbiate).** Infatti la vita utile della linea ripristinata è stimata in 36 mesi che potrebbero diventare qualcuno in più, in caso gli impianti ed i rotabili fossero ancora in buono stato. In pratica si potrebbe arrivare fino a quasi tutto il 2026.

Pur aprendo la nuova linea dopo, rispetto allo scenario 2, ci sarebbe un minor periodo di assenza del tram, cioè 53 mesi ( $86-33=53$ ) anziché i 67 dello scenario 2.

Potrebbe sembrare una differenza non tale da far propendere per il ripristino della linea ma bisogna tenere conto che i 67 mesi ipotizzati nello scenario 2 sono già diventati 69 e crediamo si incrementeranno ancora. Nello scenario 1 ci sarebbero dei margini per assorbire, con il tram ancora attivo, i molto probabili ritardi nella progettazione della nuova linea e nella realizzazione dei lavori sul lotto 2 (Varedo-Limbiate), arrivando a coprire completamente l'ulteriore vita utile della vecchia linea, stimata in 36 mesi. **Tre anni di migliore servizio per l'utenza non sono pochi.**

Infatti, mentre abbiamo la certezza della chiusura della linea storica, non abbiamo alcuna certezza sui tempi di realizzazione della nuova linea. In pratica il ripristino della tranvia è un "paracadute" contro i probabili ritardi della nuova opera.

Certo, limitandosi alla sola valutazione economica, c'è un ulteriore esborso di circa 6 milioni di euro. Qualcuno dice che sarebbero soldi sprecati ed a rischio di contestazione per danno erariale. La preoccupazione è sensata ma crediamo che **le scelte politiche dovrebbero tenere conto anche di parametri non economici, quali:**

- **la riduzione del periodo del servizio con autobus, con un servizio migliore e più celere per l'utenza e conseguente maggior benessere;**
- **la riduzione degli inquinanti emessi dagli autobus in una zona già fortemente segnata dall'inquinamento da traffico;**
- **la riduzione della congestione stradale che inevitabilmente è aumentata con l'inserimento, nell'ora di punta, anche degli autobus sostitutivi nel già caotico traffico della Comasina.**

La politica si distingue dalla semplice amministrazione tecnica proprio perché dovrebbe considerare anche il benessere generale dei cittadini che sono utenti della linea.

Ribadiamo che nel 2012, pur in presenza di un progetto ad uno stadio più arretrato dell'attuale, si fece una scelta di questo tipo. **Nel nostro caso, come detto sopra, ci sarebbero 3 anni senza servizio tranviario anziché 6 anni.**

### **Manutenzione straordinaria della sottostazione di Varedo**

Proponiamo anche un'osservazione sui lavori di rinnovo della sottostazione elettrica di Varedo, utile per l'alimentazione della linea tranviaria.

Se per altri componenti utilizzati nel rinnovo della linea (binari, scambi, traverse, pali) non è detto che sia possibile un riutilizzo, crediamo che i nuovi apparati della sottostazione potrebbero essere smontati e riutilizzati da ATM in altre sottostazioni della rete, visto che avrebbero solo 3 anni di vita. Quest'ultima potrebbe quindi non essere una falsa spesa in quanto gli apparati potrebbero costituire una scorta per ATM.

Ricordiamo anche che, in passato, è capitato che si facesse funzionare la linea da Milano a Varedo con la sola sottostazione di Brusuglio proprio a causa di un guasto alla sottostazione di Varedo. Quindi, pur essendo chiaramente necessario avere efficiente la sottostazione di Varedo, in caso di necessità la linea potrebbe funzionare ugualmente senza di essa.

### **Conclusioni**

**Concludendo, in base a quanto osservato sopra, chiediamo che non si perda ulteriore tempo e che si prenda la decisione di ripristinare il servizio tranviario tra Milano e Varedo.**

**Al Comune di Milano (in particolare al Sindaco Metropolitano Giuseppe Sala che ci aveva dato speranze in questo senso) chiediamo di dare incarico alla sua partecipata ATM di predisporre il progetto per arrivare il più presto possibile all'effettuazione dei lavori necessari.**

**Alla Regione Lombardia (in particolare all'Assessora Claudia Terzi che si è sempre detta favorevole al ripristino del tram) chiediamo di stanziare i 6 milioni necessari per i lavori e di coordinarsi con il Comune di Milano ed ATM per lo svolgimento degli stessi.**

**Le Istituzioni devono collaborare. Ci sembra che finora ciò non sia avvenuto. Ci piacerebbe che entro Natale si prendesse questa decisione.**

Mauro Anzani  
Associazione Utenti del Trasporto Pubblico (UTP)  
[mauroanzani@virgilio.it](mailto:mauroanzani@virgilio.it)  
338 5303168

Michele Reggiani  
Gruppo Facebook "Salviamo il tram della Comasina"  
[mikyrex@libero.it](mailto:mikyrex@libero.it)  
339 4661236

Ing. Jacopo Stocco  
UTP / Gruppo Facebook "Salviamo il tram della Comasina"  
[jacopo.stocco94@gmail.com](mailto:jacopo.stocco94@gmail.com)  
338 8095827

Milano, 17 dicembre 2022