

Assolombarda accelera sul metrò «La Verde a Carugate è strategica»

CARUGATE

In cima alla lista delle priorità di Assolombarda c'è anche il metrò a Vimercate, via Carugate. I cinque sindaci del tracciato incassano l'endorsement per i vagoni attesi da 30 anni, dopo gli incidenti di percorso del 2020. Prima, il duello sui finanziamenti del disegno con la Regione, poi quello nel merito sulla soluzione da mettere in cantiere. Ora, arriva l'accelerata di Alessandro Spada, alla guida degli industriali. «Il prolungamento della linea 2 Verde da Cologno è un fattore strategico per migliorare la mobilità di quest'area, oggi poco servita da linee di forza del trasporto pubblico a svantaggio di lavoratori e imprese. Un elemento essenziale anche in chiave di sostenibilità, uno dei pilastri del Green Deal europeo e dei progetti fi-



nanziabili nell'ambito del Recovery Plan».

«L'auspicio è che a fronte dello stanziamento regionale per lo studio di fattibilità dell'opera (900 mila euro che si aggiungono al milione dei comuni), tutte le istituzioni e gli attori in campo lavorino insieme - aggiunge Spada -. Assolombarda è in prima linea per arrivare a un progetto condiviso e in tempi rapidi. Rafforzare l'infrastrutturazione significa rendere più accessibile e attrattivo il nostro territorio e dare ulteriore slancio alla competitività del sistema produttivo locale». «Una spinta importante», per il sindaco Luca Maggioni e gli altri comuni del

tracciato, ci sono anche Concorezzo, Agrate e Brugherio. «Da anni ripetiamo che sulla cura del ferro a cavallo fra Martesana e Brianza si gioca una partita che farà la differenza per il futuro dell'industria e dell'ambiente. Per questa ragione respingiamo l'opzione mista. Mm ci ha ventilato l'ipotesi di fissare il capolinea ad Agrate, proseguendo poi su gomma, con i bus, a Concorezzo e Vimercate, dopo il potenziamento delle linee. Una soluzione inaccettabile per noi: i 12 chilometri che ci separano dal collegamento veloce con Milano devono viaggiare su binario. La scelta è la metrotranvia alla francese, un treno leggero, meno costoso dei vagoni tradizionali. Ribadiremo il concetto a Palazzo Marino, il 24, al nuovo incontro con Pirellone, Comune di Milano e MM, incaricata di mettere a fuoco gli scenari». Assolombarda cita lo studio della Bocconi sullo sviluppo delle infrastrutture di trasporto: «Non realizzarle costa molto di più che farle: il conto dei ritardi entro il 2030 per il Paese sarà di 640 miliardi di euro».

Bar.Cal.

IL N.1 ALESSANDRO SPADA

«Mantenere un'area così poco servita porta solo svantaggi a cittadini e imprese»

