


L'INTERVISTA M5 e non solo, Andrea Dell'Orto fa il punto sulla richiesta di infrastrutture locali

«Metro e Pedemontana: facciamole»

Il presidente del Presidio territoriale di Monza e Brianza di Assolombarda rilancia anche la nuova autostrada «un itinerario alternativo fondamentale per il trasporto merci»

Metropolitana prolungata a Monza, il secondo tratto della Pedemontana lombarda, le grandi opere come la Tav. Il dibattito sul tema trasporti è quanto mai vivace e coinvolge direttamente gli interessi della Brianza, delle sue imprese e dei suoi lavoratori. Ne parla Andrea Dell'Orto, presidente del presidio territoriale di Monza e Brianza di Assolombarda oltre che vicepresidente della stessa associazione, che riunisce gli industriali milanesi, brianzoli e lodigiani

Il prolungamento della Metropolitana 5 sembra essere tornato in discussione: il sindaco di Milano Sala sostiene che non si può fare senza il comunque discusso aumento dei biglietti dell'Atm. Un ostacolo superabile? Quanto conta questa opera per la Brianza e cosa significa per imprese e territorio?

Preferisco guardare ai fatti. Lo stanziamento da parte del Governo dei 900 milioni di euro per realizzare la metropolitana e il protocollo d'intesa sottoscritto da Regione Lombardia, Comuni di Milano, Monza, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo, Provincia di Monza e Brianza e Città Metropolitana di Milano per finanziare i 350 milioni mancanti rappresentano un'occasione storica per far compiere un significativo passo in avanti alla mobilità del nostro territorio. Sono la testimonianza di come, grazie alla volontà di tutti i soggetti coinvolti, i risultati si possono ottenere. Ma le infrastrutture da sole non bastano, occorrono servizi di mobilità che siano sempre più integrati tra loro e maggiormente fruibili dai cittadini e dai lavoratori se vogliamo davvero favorire la mobilità sostenibile. Da questo punto di vista voglio sottolineare come le imprese hanno investito e stanno investendo per migliorare gli spostamenti casa-lavoro dei propri collaboratori in una logica di welfare aziendale e a tal fine Assolombarda, già dallo scorso anno, ha favorito il dialogo tra le imprese di Monza e



Metropolitana: 900 milioni del Governo, 350 da Regione e Comuni, serve la volontà di tutti



Andrea Dell'Orto

Brianza e l'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale. D'altra parte le imprese e i lavoratori devono fare sempre più i conti con divieti di circolazione, sempre più stringenti, attuati dalle pubbliche amministrazioni per contrastare l'inquinamento atmosferico. Pertanto credo che il percorso verso la mobilità sostenibile nel nostro territorio sia un processo irreversibile che deve passare necessariamente anche dal miglioramento del trasporto pubblico locale.

Dal punto di vista delle infrastrutture è ancora da definire anche il futuro di Pedemontana. Anche qui sembra ripetersi in proporzione il dibattito sulla Tav: la Brianza può



Occorrono anche servizi di mobilità sempre più integrati e fruibili se vogliamo favorire la mobilità sostenibile



Welfare aziendale: le imprese investono per migliorare gli spostamenti casa-lavoro dei collaboratori

rinunciare a questa nuova via di collegamento? Il progetto deve andare avanti?

La Pedemontana Lombarda è un'opera che le imprese e i cittadini brianzoli aspettano da almeno 60 anni perché utile a decongestionare le strade locali oggi invase da auto e mezzi pesanti e a migliorare i collegamenti tra l'est e l'ovest della Regione. Inoltre permette di raggiungere più velocemente gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio, rendendo così più accessibile e attrattiva la Brianza. Non da meno voglio sottolineare come il completamento della Pedemontana Lombarda potrà contribuire a creare un itinerario alternativo fondamentale

per il trasporto delle merci che oggi si trovano a dover fare i conti con limitazioni di ogni genere per la vetustà di ponti e viadotti, si veda ad esempio l'ultimo caso che ha riguardato la chiusura del ponte di Paderno d'Adda. Tali limitazioni hanno ripercussioni negative non solo per l'aumento dei costi logistici ma anche per la competitività stessa delle nostre imprese che pagano ingenti penali per i ritardi nelle consegne o, peggio, perdono delle commesse perché non sono in grado di garantire il trasporto eccezionale dei propri manufatti. Mi auguro quindi che il 2019 possa essere un anno di svolta per riaprire il prima possibile i cantieri dell'opera.

Al di là delle infrastrutture locali, relative comunque a una zona come la Brianza che rappresenta uno dei motori dell'economia italiana, resta sul tavolo il tema più ampio delle grandi opere che oggettivamente in Italia sono ferme. Perché è necessaria la riapertura dei grandi cantieri? Il saldo costi-benefici è in positivo?

Completare le grandi opere, a partire dalla TAV, dal Terzo Valico dei Giovi e dall'alta velocità Brescia-Verona, per citare solo quelle di più nostro interesse, è fondamentale non solo per l'impatto diretto dei cantieri sull'economia reale, ma anche in una logica di competitività dell'Italia. Anche nel nostro territorio un rafforzamento del trasporto merci su rotaia è molto utile per la competitività delle imprese che possono movimentare le loro merci verso nodi di scambio strategici. Dunque il rischio che corriamo se non completiamo le tratte italiane dei corridoi europei è che i grandi flussi di merci e persone passino al di sopra delle Alpi, con ricadute negative per le nostre imprese che faticano a raggiungere i mercati di sbocco e soffriranno maggiormente la concorrenza di quelle estere. Inoltre ricordo che le grandi opere sono un volano per lo sviluppo di tutto un settore tecnologico e ingegneristico su cui l'Italia è all'avanguardia nel mondo. ■



Tav, Terzo Valico Giovi e alta velocità Brescia-Verona importanti per la competitività dell'Italia