



*da Brevi trasporti del 28 settembre 2022*

## **Europa Verde: scarsa manutenzione (voluta) alibi per chiudere tramvia Limbiate**

### **Comunicato stampa Europa Verde**

Il modo migliore per chiudere sull'attualità una tramvia o una linea ferroviaria è quello di ridurre la manutenzione ai rotabili, ai binari e alla linea aerea. E' quello che è successo con la tramvia Milano - Limbiate: la graduale riduzione della manutenzione ha finito con mettere a repentaglio la sicurezza d'esercizio e costringere l'Ente della sicurezza ministeriale a dichiarare lo stop dei servizi.

Si prospetta dunque la definitiva chiusura della tratta con la sostituzione dei tram con autobus dal 1° ottobre. Mentre in ogni angolo d'Europa 12 km di binari in piena area urbana e metropolitana sarebbero pienamente valorizzati e non si sognerebbero neppure di chiuderli, nell'area metropolitana di Milano sono in netta controtendenza, in contraddizione con la promessa transizione ecologica. In tutta Italia con il PNRR si sta cercando di realizzare nuove linee ferroviarie e metropolitane nelle grandi aree urbane e Milano invece incredibilmente sta per perdere il treno della sostenibilità.

L'area metropolitana di Milano si sta rivelando ancora una volta senza una guida in grado di integrare la rete dei trasporti di Milano con il suo hinterland. La visione municipale di Giuseppe Sala prevale su quella di Sindaco metropolitano.

Due sono le responsabilità di Milano. La prima è quella di non aver imposto ad ATM di mantenere gli standard manutentivi per evitare la chiusura della linea e la sua sostituzione con autobus che finiranno nella morsa del traffico cittadino.

La seconda è di non aver approvato il progetto di riqualificazione della tratta senza le costose richieste "falsamente compensative" di alcuni Comuni della tratta che hanno usato la riqualificazione della tratta per contrattare interventi costosissimi e spesso inutili sul loro territorio facendo lievitare enormemente i costi già stanziati da 153 milioni a 177 milioni di euro. Chiudere la linea significa dilatare ancora l'iter dell'approvazione del progetto e del bando di gara spostando al 2030 la conclusione dei lavori.

Sette incredibili anni di attesa visto che non ci sono espropri di rilievo da fare e neppure gallerie da scavare visto che la linea c'è già. Incredibile per una città come Milano e una regione come la Lombardia che dicono di fare della transizione ecologica una delle loro missioni principali.



**Comunicato stampa Europa Verde - 28 settembre 2022**

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.