



LA M2
La linea verde del metrò a Cologno Nord capolinea che lambisce a distanza la Brianza Da 35 anni si lotta per portarlo a Vimercate



IL PUNTO

Il problema
Sbarre abbassate anche per 20 minuti per consentire la sosta sulle banchine della stazione dei convogli: intanto il paese resta spaccato a metà con disagi e pericoli per i passanti



LA POLEMICA A VIMERCATE

Linea verde del metrò? Ultima fermata Brugherio

di ANTONIO CACCAMO

- VIMERCATE -

IL PROLUNGAMENTO della M2 da Cologno a Vimercate? Dopo 35 anni di progetti e promesse resta un sogno proibito. Adesso il Pums, il Piano Urbano della Mobilità sostenibile dell'Area Metropolitana di Milano, vuole fare fermare le rotaie a Brugherio. Ipotizza un sistema di «bus rapid transit» fino a Vimercate, con corsie preferenziali dedicate, equiparabile a un servizio ferroviario regionale anche per l'integrazione tariffaria «ma non è stata fatta alcuna verifica di fattibilità», spiega Pier Luigi Mora, il presidente del Come, il Comitato mobilità ecosostenibile che ha raccolto più di 4.400 firme a favore della metropolitana: «A dimostrazione che i cittadini richiedono su questo tema degli impegni precisi e vincolanti e di vedere, in vista delle prossime elezioni regionali del 2018, che la politica si dimostri capace di rispettare gli impegni presi».

presentanti dei comuni per il prolungamento della metropolitana fino a Vimercate. Altri otto anni si sono persi dal progetto preliminare approvato nel 2009 dalla Regione Lombardia che si impegnava ad allungare la linea prima dell'Expo: «Da parte nostra continueremo a insistere nella raccolta firme e chiederemo di essere ricevuti in Regione e al Comune di Milano», manda a dire Mora, preoccupato perché la Brianza Vimercatese, la Silicon Valley lombarda, un concentrato di aziende dell'alta tecnologia, oltre a non avere la metropolitana, anche in fatto di autobus non se la passa meglio: «Abbiamo incontrato i tecnici della provincia in merito al taglio delle linee e delle corse degli autobus e del mancato rispetto delle coincidenze con altri mezzi». E stata boc-



Contromisure

Una passerella pedonale e poi un sottopassaggio per il quale è stato finanziato il progetto che serva soltanto a chi oggi attraversa la sede ferroviaria in bicicletta e a piedi: fra loro anche i ragazzi delle scuole



L'IDEA DELLA CITTÀ METROPOLITANA
Al posto dei binari, un collegamento con autobus veloci che corrono su corsie riservate

ciata la richiesta di spostare di 5 minuti l'autobus che parte dalla stazione di Carnate e che porta a Usmate «non può essere accolta in quanto tale autobus parte dall'omnicomprensivo, è in coincidenza con l'uscita degli studenti del Banfi e se si anticipasse l'orario, gli studenti non riuscirebbero a prenderlo». Stessa sorte per le coincidenze che non hanno vincolo scolastico, «ci è stato risposto che comunque anche quelle non sono modificabili perché, a loro risulta che negli orari di punta la metro ha un'alta frequenza e quindi non si può mettere un autobus per ogni arrivo di treno. Negli altri orari i bus sono vincolati perché, utilizzati per più linee e quindi devono farli coincidere con gli orari degli altri percorsi». Dal primo luglio oltretutto non è più la Provincia a occuparsi del trasporto locale ma l'Agenzia di Bacino dei Trasporti.

L'IDEA DI una linea della metro accorciata non piace. Anche se c'è da dire che il Pums milanese è solo un'ipotesi di lavoro. Si limita a tracciare delle linee guida su un range di 10 - 15 anni «ma non definisce - dice Mora - i tempi e, soprattutto, come spiegato dallo stesso Assessore ai Trasporti del Comune di Milano Granelli, prescinde da progetti di fattibilità e finanziamenti». Tutto ciò accade mentre i sindaci dei Comuni interessati al prolungamento «e anche il nostro comitato - raccontano al Come - aspettano di essere nuovamente ricevuti dall'assessore ai trasporti di Milano Marco Granelli, il quale aveva promesso aggiornamenti entro la fine di aprile 2017 sull'esito dello studio di fattibilità commissionato a Metropolitane Milanesi». Ritardi su ritardi, come un treno che parte e non si sa quando arriva. Il piano è partito 35 anni fa. E ne sono passati altri 10 anni da quando fu sottoscritto un accordo di programma tra ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, province di Milano e Lodi, Cal, Anas e rap-

