

Nuovo incontro tra i Comuni interessati al prolungamento della Linea 2, **Metropolitane milanesi** e Granelli

Entreremo finalmente in «zona Verde»?

I sindaci vogliono la Light Rail Transit (la metrotranvia leggera), MM rilancia l'ipotesi con metro fino ad Agrate e poi bus fino a Vimercate. Secco «no» dei primi cittadini

Fabio Ralli

BRUGHERIO (rfb) Zone rosse e zone gialle da Covid. Ma ce n'è un'altra (extra-virus) che tiene banco da decenni e per il cui avvio sembra che si sia arrivati al momento decisivo: si tratta di quella verde, dal «colore sociale» della metro.

Martedì i sindaci dei Comuni interessati dal progetto di prolungamento della M2 (Brugherio e Carugate in primis) sono tornati a incontrare MM e Municipio di **Milano**. Ad annunciare la posizione unitaria dei primi cittadini c'è stata la lettera che gli stessi hanno inviato pochi giorni prima all'assessore meneghino **Marco Granelli**. La soluzione identificata come migliore è quella rappresentata dalla Lrt, acronimo che sta per Light Rail Transit, volgarmente (e italianicamente) detta metrotranvia leggera: viaggia su ferro, senza intersecare la viabilità stradale ordinaria ed entra in maniera più o meno decisa nel «cuore» dei Comuni, a differenza della classica **metropolitana** che ora si ferma a Cologno e che corrobberebbe invece a ridosso della Tangenziale Est.

Per un «sì» (quello alla Rlt) ci sono stati due «no». I Municipi sono tornati a respingere la soluzione che invece **Metropolitane milanesi** ha rimesso prepotentemente sul tavolo: quella di un prolungamento della classica metro da Cologno Nord ad Agrate, prevedendo da quest'ultimo Comune il potenziamento del trasporto pubblico su gomma (autobus) fino a Vimercate.

L'eventuale soluzione intermedia formulata dai sindaci (che potesse unire capra e cavoli, metro fino ad Agrate e prolungamento sempre su ferro, con la Lrt, fino al «cuore» della Brianza) è invece stata respinta da MM, come ha spiegato **Marco Troiano**. «**Metropolitane milanesi** non è riuscita ad approfondire in maniera tecnica la proposta, ma ci è stato chiaramente detto che avrebbe un rapporto costi-benefici non buono: una rottura di carico del

genere sarebbe sostenibile economicamente solo se il nodo di interscambio metro-metrotranvia fosse posizionato a Cascina Gobba», ha sottolineato.

Come dire: la potenziale affluenza di utenti che da Cologno si dovessero dirigere verso Vimercate e viceversa non sarebbe sufficiente a far stare in piedi a livello finanziario un'ipotesi ibrida (ma sempre su ferro) con costi di realizzazione notevolmente superiori a quelli

degli altri due scenari.

Entro la prima decade di dicembre i sindaci dovrebbero tornare a incontrare MM e **Milano**, per poi avviare l'iter che conduca (grazie anche al cofinanziamento regionale da 900mila euro) al secondo studio di fattibilità dal valore di circa 2 milioni da presentare a Roma per cercare di agganciare i finanziamenti del Recovery Fund.

I tempi sono corti: i primi cittadini vorrebbero che en-

tro la fine dell'anno si arrivi all'approvazione dell'accordo di programma con **Milano** (beneficiario dei trasferimenti da 200mila euro dei singoli Comuni per i costi di progettazione) e gli altri enti coinvolti. Ma l'individuazione definitiva dello scenario potrebbe arrivare a inizio 2021.

La firma apposta in calce alla delibera di Giunta condivisa, però, non scioglierà tutti i nodi. All'orizzonte infatti rimane quello del trac-

ciato che la futura e possibile ferrovia leggera dovrà avere. Su Brugherio sono al momento ipotizzate due fermate: la prima in via dei Mille-Cazzaniga, la seconda sulla Provinciale che conduce a Carugate, in zona Cascina Sant'Ambrogio. Due anche le fermate pensate per Carugate: una a ridosso dell'area dei centri commerciali, l'altra sulla Sp 121, per poi far proseguire i binari verso Agrate, Concorezzo e Vimercate.

