

Critiche comuni all'idea che il prolungamento della M2 passi con viadotti sui centri commerciali e a ridosso di Cascina San Giuseppe

Con i treni sopra la testa

Tra proposte e primi «no» di MM una decisione dovrà essere presa

CARUGATE (rfb) Sul fatto che sia necessario trovare una soluzione meno impattante sul territorio sono tutti d'accordo, visto che il progetto di massima di MM prevede due fermate a Carugate, una a ridosso dei centri commerciali e l'altra in zona Cgt, sulla Sp 121, con gran parte del percorso in modalità sopraelevata tramite viadotti e piloni che potrebbero essere alti fino a 7,5 metri.

La soluzione (l'ultima in ordine di tempo) avanzata da **Metropolitana Milanese** per il prolungamento della M2 da Cologno Nord a Vimercate non convince praticamente nessuno. Tuttavia il Consiglio comunale, nella seduta di venerdì interamente dedicata all'argomento, non è riuscito a trovare una quadra condivisa. Le opposizioni (che avevano chiesto la convocazione ad hoc del parlamentino) volevano che l'Amministrazione comunale pronunciasse un secco «no» alla possibilità di prevedere viadotti e piloni, specie nei pressi delle zone residenziali, «escludendo scelte progettuali ad alto impatto ambientale e paesaggistico», hanno scritto i consiglieri **Rosaria Amato** e **Francesco Galli** (Pd), **Roberta Ronchi** (Insieme per Carugate) e **Daniela Varisco** e **Paolo Molteni** (Carugate in Movimento).

Una visione troppo rigida per il sindaco **Luca Maggioni**. ProCarugate. Il capogruppo della lista di maggioranza **Andrea Lamperti** aveva proposto un emendamento, poi rifiutato dalle minoranze, con il quale chiedeva di togliere il riferimento a viadotti e piloni, mantenendo l'impegno «a scegliere tra le alternative quella a minore impatto».

«Fumata nera» a parte, resta ora da capire come MM tra-

presentato subito dopo l'illustrazione della soluzione Lrt (Light rail transit, di fatto una monorotaia, ben diversa dalla classica metro e dalla metropolitana leggera) ai cinque Comuni coinvolti nell'opera pubblica: oltre Carugate, Brugherio, Agrate, Concorezzo e Vimercate.

A oggi i binari entrerebbero a Carugate dalla brugherese via dei Mille, inerpandosi sul ponte che sovrasta la Tangenziale Est e proseguendo su un viadotto che sovrasterà roton-

da del Carosello, Leroy Merlin e Ikea, per poi tornare in piano e connettersi alla Provinciale lambendo Cascina San Giuseppe.

Per l'Amministrazione la soluzione migliore resta ancora quella di prevedere un percorso rettilineo, che corra lungo la A51. Tuttavia **Metropolitana Milanese**, nelle sue controdeduzioni, ha già sottolineato come questa ipotesi sia «sconsigliabile perché difficilmente praticabile a causa degli spazi esigui». Inoltre, hanno aggiunto dall'azienda, «penalizzerebbe l'accessibilità

al polo commerciale».

Proprio per questo è spuntata fuori l'idea di una seconda fermata «Carosello», non prevista nemmeno nel Piano di governo del territorio approvato in autunno, che infatti nelle tavole ha inserito esclusivamente lo scalo a ridosso di via della Galeazza. La modifica in corso d'opera è arrivata dalla stessa MM. «Ci è stato detto che portando l'opera vicino ai centri commerciali e alla zona industriale si potrebbe avere un migliore rapporto costi-benefici - ha spiegato il primo cittadino - Una visione

che ha senso, tuttavia saremo pronti a rinunciare a una fermata se ciò portasse a un tracciato meno impattante».

Vista la presenza di aree private, una ipotesi alternativa avanzata dall'Amministrazione nelle osservazioni (per nulla digerita soprattutto dai dem) è di far eventualmente proseguire le rotaie lungo la Sp 208, senza tratto in sopraelevata sui centri commerciali, per connetterle alla Provinciale 121 all'altezza della rotonda all'inizio di via 20 Settembre.

«Non contestiamo l'importanza della «cura del ferro»,

ma nessuno almeno fino a dicembre ci aveva mai parlato di questa Lrt, con piloni che a Vimercate arriveranno a essere alti anche dieci metri - ha sottolineato Ronchi - Bisogna poi considerare la rottura di carico con il capolinea della M2 di Cologno, la minore velocità di percorrenza e il rumore, tenendo conto che la metro classica correrebbe o in galleria o in trincea».

Tuttavia quest'ultima opzione (costo preventivato vicino al miliardo di euro, più che raddoppiato in una manciata di anni) è stata scartata, se confrontata con la Lrt che (da scenario di MM) dovrebbe «cubare» 379 milioni.

«Perché allora non pensare all'eliminazione della fermata di Cascina Sant'Ambrogio? - si è chiesto Molteni - Porta pochi benefici alla stessa Brugherio: così facendo i binari potrebbero proseguire dritti da Cologno, senza ghirigori e con minori costi di realizzazione, tra l'altro».

Se ciò dovesse accadere, l'unico tratto in sopraelevata sarebbe quello per superare la Est all'altezza del ponte di via della Galeazza. Tuttavia MM su questo fronte ci ha già messo una pietra sopra.

«Anche noi vorremmo una linea che corra lungo la tangenziale, ma se ciò non dovesse accadere? - ha chiesto a

A sinistra, il percorso al momento ipotizzato per il prolungamento della M2; sotto, un esempio di Lrt-monorotaia fatto dall'assessore alla Mobilità Francesco Cornia

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



durrà su carta le sei osservazioni che Villa Somaglia ha

bruciapelo il sindaco - Siamo pronti ad andare avanti lo stesso? O rinunceremmo? Tutti i Comuni hanno avanzato perplessità: aspettiamo che arrivi un feedback da MM. Ma a quel punto il rischio è che le ipotesi siano due: prendere o lasciare».

Fabio Ralli

