

MM rimette sul tavolo una delle proposte che sembrava ormai accantonata. I sindaci però non ci stanno

Metropolitana: ennesimo colpo di scena

Rispunta il vecchio progetto, ma fino ad Agrate

VIMERCATE (tlo) Un nuovo colpo di scena, l'ennesimo. Che rimescola ancora una volta le carte, rimettendo sul piatto un progetto che sembrava essere stato accantonato.

Questo l'esito dell'incontro tenutosi mercoledì scorso a Milano alla presenza dei rappresentanti di Metropolitane milanesi, del Comune di Milano, dei sindaci dei 5 Comuni della tratta interessata dal progetto di prolungamento della Linea verde della metropolitana, e di rappresentanti di Regione Lombardia.

A tirare fuori il nuovo consiglio dal cilindro sono stati i rappresentanti di «MM», società incaricata di varare il piano di fattibilità del prolungamento dal capolinea di Cologno Nord fino a Vimercate.

Anzi no, fino ad Agrate. Perché proprio qui sta la novità. Come noto, infatti, sembrava ormai assodato che la strada imboccata fosse non più quella del prolungamento classico della metro (per un costo di più di 900 milioni di euro e fermate a Brugherio, Carugate, Agrate, Concorezzo e Vimercate), ritenuto troppo oneroso e già bocciato in passato dalla Corte dei Conti, bensì la realizzazione di una metrotranvia leggera. Progetto questo che costerebbe poco meno di 400mila euro, quindi meno della metà. Su questo progetto i 5 Comuni interessati dalla tratta e Milano hanno già messo i soldi per finanziare lo studio di fattibilità. Proprio la scorsa settimana anche Regione Lombardia ha finalmente annunciato di aver messo la propria quota, 900mila euro, nel bilancio 2021.

Ora, però, tutto rischia di cambiare nuovamente. Secondo Metropolitane Milanesi c'è un progetto ancor

Simone Sironi (Agrate): «Ipotesi irrealizzabile».

Francesco Sartini (Vimercate): «Continuiamo a lavorare per la metrotranvia».

Mauro Capitanio (Concorezzo):

«Proposta che non piace a nessuno»

più sostenibile dal punto di vista del rapporto tra costi e benefici, per altro già preso in considerazione in passato al momento di valutare i vari scenari. E sarebbe proprio quello del «vecchio» prolungamento della MM2, ma con due fermate in meno, però. In sostanza il capolinea sarebbe ad Agrate. Resterebbero quindi tagliate fuori Concorezzo e Vimercate. Il tutto accompagnato da un potenziamento del Trasporto pubblico locale (pullman) che dovrebbe comunque favorire il raggiungimento del capolinea di Agrate. Capolinea che è stato individuato nella zona del centro direzionale Colleoni, accanto alla Tangenziale Est.

Il tutto per un costo di realizzazione che si aggirerebbe tra i 500 e i 600 milioni di euro. Un primo vantaggio è rappresentato dal fatto che, una volta saliti ad Agrate i residenti del Vimercatese raggiungerebbe il centro di Milano senza dover cambiare mezzo, mentre



invece con la metrotranvia avrebbero dovuto cambiare al capolinea di Cologno Nord. Il secondo vantaggio è la garanzia di scavalcare comunque la barriera della Tangenziale Est di Agrate-Carugate. Chi vorrà quindi raggiungere da Nord il capolinea di Agrate non dovrà più pagare ogni giorno il 4 euro di pedaggio (2 all'andata e 2 al ritorno).

Lo svantaggio è rappresentato dal fatto che verrebbe meno la filosofia di un prolungamento a servizio di un territorio molto più ampio, che va oltre Vimercate, interessando anche parte del Lecchese.

Sorpresi e scettici i sindaci del Comuni interessati.

Agrate

A cominciare da **Simone Sironi**, sindaco di Agrate, sul cui territorio dovrebbe essere collocato il nuovo capolinea. «La nuova proposta

ha stupito me e anche i colleghi - ha commentato - I sindaci si era espressi per un progetto che assicurasse continuità territoriale almeno fino a Vimercate, mentre con la nuova proposta si creerebbe un punto di rottura ad Agrate. Avremmo preferito che questa proposta ci fosse sottoposta prima per poterla valutare al meglio, anche perché le ricadute sono molte e impattanti. Soprattutto per Agrate. Si dà per scontato, infatti, che l'attuale parcheggio del centro direzionale Colleoni potrà essere messo a disposizione del capolinea della metro, ma non è così. Inoltre, la viabilità circostante dovrebbe essere completamente ripensata. Penso, ad esempio, alla situazione della Sp13 (attraverso la quale si accede al centro Colleoni, ndr), che già oggi è congestionata. Per non par-

lare del congestionamento del centro di Agrate che deve già oggi fare in conti con il traffico di attraversamento di chi esce dalla autostrada A4 diretto verso Monza».

Inoltre, la nuova ipotesi farebbe cambiare naturalmente anche il costo di progettazione, rendendo quindi di fatto insufficienti i fondi già stanziati, con fatica, da Comuni e Regione.

Vimercate

Contrario alla proposta, ma meno preoccupato, sembra essere il sindaco 5 Stelle di Vimercate, **Francesco Sartini**. «Anche a me la proposta della metro fino ad Agrate non convince - ha spiegato - Si dà infatti per scontato che il prolungamento debba servire solo per poter portare i residenti nel nostro territorio verso Milano. Invece è importante anche il percorso inverso ed è quindi fondamentale che il

collegamento raggiunga Vimercate. Credo che il passo compiuto da Metropolitane milanesi non nasconda un cambio di rotta, ma solo la volontà di esplicitare tutte le varie possibilità per poterle analizzare a fondo. La soluzione migliore, a queste condizioni, resta quella della metrotranvia fino a Vimercate. Continueremo a lavorare su questo fronte per migliorare l'indice del rapporto costo-benefici».

Concorezzo

La nuova (o per meglio dire vecchia) proposta non convince nemmeno **Mauro Capitanio**, sindaco di Concorezzo: «Lo stupore non è stato solo mio, ma di tutti i sindaci brianzoli coinvolti - spiega il borgomastro - Ci è stata prospettata una soluzione che non convince nessuno, nemmeno i Comuni che avrebbero sul loro territorio la fermata della metropolitana. Al momento, infatti, non ci sono le strutture necessarie per ospitare parcheggi e gestire il traffico in entrata. Senza contare che questa proposta presenta dei costi di produzione e progettazione più alti rispetto alla metrotranvia leggera. E' vero, si risparmia qualcosa in termini di tempo, ma il guadagno non vale questa inversione di rotta».

Nuovo incontro

I sindaci dei 5 Comuni hanno deciso di riconvocarsi nei prossimi giorni, per concordare una linea comune in vista di un nuovo vertice fissato per il 24 novembre.

Una corsa contro il tempo per poter inviare lo studio definitivo a Roma per l'inizio del 2021 con lo scopo di poter intercettare, per il finanziamento dell'opera, la pioggia di soldi del Recovey fund.

Lorenzo Teruzzi