

PROGETTO I primi otto chilometri sarebbero con un percorso proprio, gli ultimi quattro in sede stradale

Mm2 da Cologno a Vimercate: la tramvia diventa "anfibia"

di **Vittorio Arienti**

Fanno squadra i Comuni del Vimeratese per risolvere la crisi dei collegamenti pubblici, rimasti orfani nel 1981 del tram di Vimercate. Alla videoconferenza organizzata mercoledì sera dall'Utp, l'associazione Utenti trasporto pubblico i cui "volontari esperti" da decenni si battono non solo per la difesa del trasporto collettivo ma per la sua promozione, fra gli 80 partecipanti erano presenti ed hanno seguito con interesse tutta la serata i sindaci di Brugherio Marco Troiano, l'assessore di Carugate Francesco Corrias e i primi cittadini di Agrate Brianza Simone Sironi, di Concozzano Mauro Capitanio e di Vimercate Francesco Sartini oltre all'assessore ai Trasporti del Comune di Milano, Marco Granelli.

Metropolitana Milanese, insieme all'Agenzia della mobilità milanese e al Politecnico ha analizzato gli scenari possibili per il collegamento Cologno Nord - Vimercate. Il relatore della serata, l'ing. Sandro Capra di Mm, ha evidenziato come che nel vimeratese i movimenti interni all'area siano il 25%, verso Monza e Sesto il 17% mentre verso



La metrotramvia tra Cologno Nord e Vimercate trova d'accordo tutte le amministrazioni brianzole interessate

Milano città si fermano all'11%. Si sono viste le possibili soluzioni tecniche, confrontandosi poi con le amministrazioni comunali di una Brianza che, pur con vari schieramenti politici, ha fornito una risposta concorde e finalizzata ad arrivare quanto prima ad una soluzione innovativa e realizzabile sia in termini tecnici che finanziari.

Questa è la Lrt, la linea tranviaria rapida che ha prestazioni e caratteristiche "anfibia" cioè variabili nei vari contesti: i 12 chilometri di doppio binario da Cologno al centro di Vimercate vedono i tratti finali (per complessivi 4 km) di natura tranviaria, con un inserimento stradale come accade in tutta Europa mentre nel tratto intermedio la Lrt viaggia in sede propria. Così la velocità commerciale è di 32 chilometri orari, con un passo fra le 11 fermate di circa 1 km ed un costo stimato in 390 milioni di euro, pari a 30 milioni/km, ben diverso dagli 80 del prolungamento M2. I tram hanno una lunghezza di 40/45 metri ed una capacità di 250/280 passeggeri, con una frequenza in punta di un mezzo ogni 5 minuti.

Adesso l'iter prevede il passaggio al ministero per il finanziamento dell'opera.

Sono stati poi accennati due nuovi rami per una fase successiva: il primo dal centro Colleoni di Agrate verso la stazione di Monza, passando per lo Stadio, un secondo collegando Vimercate sino alle stazioni di Arcore o Carnate Usmate.