

LINEA VERDE L'assessore milanese Marco Granelli ha spiegato a Brugherio perché sarebbe favorita

Trasporti, metrotramvia in pole

di **Monica Bonalumi**

■ Marco Granelli non l'ha detto espressamente, ma l'ha lasciato intuire: il progetto di una metrotramvia da Cologno Nord a Vimercate dovrebbe superare la concorrenza delle altre quattro ipotesi di prolungamento della linea verde sul tavolo.

L'assessore milanese alla Mobilità ha illustrato venerdì 28 giugno, durante un incontro organizzato nell'ambito della Festa democratica di Brugherio, le tappe che porteranno alla scelta della tecnologia con cui realizzare l'intervento.

Lo studio di fattibilità

«MM - ha chiarito - sta chiudendo il documento finale della prima fase dello studio di fattibilità che sarà presentato ai sindaci e alla Regione nella seconda metà di luglio». Il confronto proseguirà in autunno e si concluderà con l'individuazione della proposta ritenuta migliore che sarà trasformata nel progetto di fattibilità tecnico economica con cui andare a batter cassa a Roma.

Per terminare il disegno servirà un altro paio di milioni che verranno chiesti al Pirellone.

«In genere - ha aggiunto Granelli - il Governo copre il 50-60% dei costi, se saremo fortunatissimi



Da sinistra Marco Troiano, sindaco di Brugherio, Simone Castelli, Marco Granelli e Gigi Ponti

mi potrebbe arrivare al 65-70%». La parte restante sarà a carico dell'amministrazione lombarda e dei comuni di Agrate, Brugherio, Carugate, Concorezzo e Vimercate.

«Sarà una scelta difficile - ha commentato - dobbiamo capire come trovare una mediazione per realizzare un'opera sostenibile dal punto di vista dell'impatto ambientale e che, contemporaneamente, sia appetibile per i passeggeri e facilmente raggiungibile». Non dovrà, inoltre, essere troppo dispendiosa: Roma po-

trebbe accogliere una proposta sotto i 500 milioni e cestinare una che superi gli 800.

L'opzione più economica è già stata scartata dai sindaci: una bus way, ovvero una corsia dedicata a pullman elettrici che corra lungo la tangenziale. Passerebbe lontana dai centri abitati, ma richiederebbe solo un centinaio di milioni. Costerebbe cinque volte tanto una monorotaia sopraelevata, sgradita a molti per l'elevato impatto ambientale.

La metrotramvia permetterebbe di abbattere l'importo degli



investimenti a 250 milioni e sarebbe facilmente raggiungibile a piedi o in bici in quanto lambirebbe i centri abitati.

Treni molto veloci

La metropolitana classica, parte in galleria e parte in trincea, assorbirebbe dagli 800 ai 1.000 milioni che scenderebbero a 500-600 per una soluzione mista che preveda il prolungamento dei treni fino al centro Colleoni di Agrate da dove dovrebbero partire bus veloci alla volta di Vimercate. «La metrotramvia - ha aggiunto l'as-

sessore milanese - trasporta circa 3.000 persone all'ora mentre la metropolitana arriva a 10-15.000.

Nelle ore di punta potrebbe passare un treno ogni 6-8 minuti: potremmo, inoltre, pensare a un modello simile a quello francese, con treni molto veloci che non incrociano semafori». Il capolinea di Cologno, ha aggiunto, dovrà essere trasformato in un hub con parcheggi adeguati, servizi e attività che lo rendano interessante per i viaggiatori.

«Il prolungamento della linea 2 - ha affermato il consigliere del Pd al Pirellone Gigi Ponti - non può essere legato a una gentile concessione della Regione in quanto è previsto dai protocolli di Pedemontana e di Teem: i patti vanno rispettati tanto più che nella fascia est della Provincia non ci sono linee di trasporto pubblico verso Milano».

«Le Olimpiadi invernali - ha auspicato - potrebbero aiutarci indirettamente a sbloccare l'opera». «Se il progetto sarà realizzato - ha ricordato il sindaco di Brugherio Marco Troiano - è perché la giunta Pisapia l'ha inserito nel suo Piano urbano della mobilità sostenibile e i cinque comuni della tratta, di colore politico differente, hanno sollecitato la Regione a finanziare lo studio di fattibilità». ■