

**TRASPORTI** Presentato ai sindaci lo studio di fattibilità di MM. Ma si devono trovare i soldi per la progettazione

# Cologno-Vimercate, ecco le cinque ipotesi

## Tra monorotaia e bus, metrotramvia favorita

di **Monica Bonalumi**

■ Ci sono anche i tram volanti tra le ipotesi sondate da MM per collegare Cologno Nord a Vimercate. Nella prima fase dello studio di fattibilità presentata mercoledì dai tecnici milanesi agli amministratori di Agrate, Brugherio, Carugate, Concorezzo e Vimercate compare l'opzione di una monorotaia che potrebbe correre a 5-6 metri sopra il livello della strada.

Gli esperti hanno calcolato costi e prospettive per il trasporto pubblico sull'asta rispetto a cinque scenari: oltre a quello più futuribile hanno preso in considerazione il potenziamento delle attuali linee di autobus con nuove tratte e fermate, la creazione di una linea di pullman che coprirebbe 16 chilometri con 25 fermate, il varo di una tratta lungo la tangenziale che effettuerebbe 9 soste, la costruzione di una metrotramvia di 12,5 chilometri e 11 fermate, il prolungamento della metropolitana attuale fino a Vimercate con 6 stazioni e il prolungamento dei binari fino ad Agrate da cui, poi, partirebbero i pullman per Vimercate.

Gli autobus, secondo le stime, non garantirebbero un sensibile



Il capolinea della linea Due della metropolitana, a Cologno Monzese

aumento di passeggeri. I pendolari sarebbero, invece, attratti dalla metropolitana che, però, avrebbe spese di realizzazione e di gestione notevolmente superiori alle altre soluzioni. Portare i vagoni da Cologno a Vimercate costerebbe oltre 900 milioni di euro che scenderebbero a 591 se i treni si fermassero ad Agrate.

Richiederebbe un investimento elevato anche la monorotaia (740 milioni), per la tramvia ne sarebbero sufficienti 199 mentre il potenziamento degli autobus sarebbe molto meno dispendioso.

Il rapporto costi-benefici premierebbe il varo di una nuova linea di pullman, non gradita però ai sindaci, e la metrotramvia. I be-

nefici della metropolitana aumenterebbero con lo scorrere del tempo ma, precisano i tecnici, con una proporzionalità inferiore alla crescita dei costi.

Proprio per questo MM, come aveva lasciato intendere l'assessore milanese Marco Granelli a fine giugno, potrebbe spingere per la costruzione della metro-

tramvia: il tracciato non ricalcherebbe quello del vecchio tram smantellato negli anni Ottanta ma si snoderebbe su una corsia dedicata per evitare che la marcia dei vagoni sia rallentata dal traffico urbano.

Ora i sindaci valuteranno lo studio, si confronteranno e cercheranno di presentarsi al prossimo appuntamento con MM, presumibilmente a inizio ottobre, con una posizione comune.

La metrotramvia potrebbe mettere d'accordo tutti, o quasi: «Prima di pronunciarmi - commenta il sindaco di Brugherio Marco Troiano - voglio vedere le cartine, capire da dove dovrebbe passare, che impatto avrebbe sul territorio».

Una volta che i primi cittadini si saranno pronunciati non è detto che la seconda fase dello studio di fattibilità parta subito: prima, ricordano gli amministratori, dovranno essere reperite le risorse con cui pagare la redazione del progetto vero e proprio che, a seconda della soluzione individuata, potrebbe richiedere svariate centinaia di migliaia di euro. A quel punto gli enti locali batteranno nuovamente cassa in Regione che ha cofinanziato la prima fase. ■