



**Creazione e manutenzione giardini**

Dal 2009 ci occupiamo di rendere più verdi e splendidi i vostri spazi all'aperto con passione, professionalità e creatività

☎ 334 353 2954 ✉ verdiorizzonti@gmail.com 📍 Usmate Velate (MB)

www.verdiorizzonti.it

## LO STUDIO DI «METROPOLITANE MILANESI» FA TRAMONTARE LA S

# TROPPI COSTI E POCHI BENEFICI

## Ecco il dossier che affossa la metro

*Sul tavolo restano il potenziamento delle linee bus tra Vimercate e Cologno e soprattutto l'ipotesi di realizzare una metro tranvia veloce che traversi i territori dei comuni interessati dalla tratta*

**VIMERCATE** (tlo) Il prolungamento della Linea 2 della metropolitana da Cologno Nord a Vimercate? Bocciato dai numeri.

Sembra non lasciare speranze lo studio effettuato da «Metropolitane milanesi» e recapitato in queste ore nelle mani dei sindaci dei Comuni interessati dalla tratta. Un dossier che siamo in grado di proporvi in esclusiva.

Secondo i tecnici il progetto classico di prolungamento della metro, lungo l'asse Cologno, Brugherio, Carugate, Agrate, Concorezzo, Vimercate, non sarebbe economicamente sostenibile e non garantirebbe i benefici auspicati.

Poco meno di 11 i chilometri previsti per il pro-

lungamento, per un totale di 6 fermate (stazione interrate o seminterrate in trincea). Velocità stimata dei treni: 45 chilometri orari. Il costo dell'opera è calcolato in 918 milioni di euro. Il costo medio di esercizio annuo è previsto invece in 22 milioni.

Costa meno (ma comunque tanto: poco meno di 600 milioni di euro, con un costo medio annuo di esercizio di più di 15 milioni di euro), invece, l'ipotesi di un prolungamento che si fermi ad Agrate, tagliando quindi le fermate di Concorezzo e Vimercate. Un compromesso che consentirebbe comunque ai pendolari che provengono da Nord di raggiungere la metro prima della barriera a pagamento

della Tangenziale Est. In questo caso il collegamento da Agrate a Vimercate verrebbe assicurato da un potenziamento della linea bus. Ancora meno dispendiosa (158 milioni di euro) l'ipotesi di prolungare la metropolitana di una sola fermata, da Cologno Nord a Brugherio. Scenario che non piace assolutamente e comprensibilmente ai sindaci interessati proprio perché non risolverebbe il problema della «barriera».

Poco praticabile, sempre e soprattutto per una questione di costi anche l'ipotesi del treno su monorotaia sopraelevata, che costerebbe ben 740 milioni di euro, pur avendo un costo annuo di gestione di «soli» 4 milioni e mezzo.



Secondo lo studio le alternative migliori sarebbero quindi, in un'ottica di bilanciamento tra costi e benefici: il semplice potenziamento della linea bus da Vimercate a Cologno, l'istituzione di una nuova linea (sempre su gomma, dedicata proprio al tragitto da e verso Cologno Nord), la creazione di un percorso dedicato, sempre per bus, che accorci i tempi di percorrenza, la realizzazione di una metro tranvia veloce.

**Potenziamento della linea bus**

L'ipotesi del potenziamento della linea bus già esistente (23 fermate per 19 chilometri) avrebbe un costo di poco meno di 100 milioni di euro e un costo medio di esercizio annuo di poco meno di 5 milioni.

**Creazione di una nuova linea bus dedicata**

Costerebbe invece 126 milioni la creazione di una nuova linea bus dedicata (25 fermate lungo un tragitto di 16 chilometri), con un costo di esercizio di circa 4 milioni e mezzo.

**«Busway»**

Il «Busway» (nuova linea bus con percorso riservato) si svilupperebbe su un percorso di 12 chilometri e 9 fermate, lungo la Tangenziale Est. Infine, la metro tranvia veloce (percorso dedicato che non interseca le strade), che prevede un percorso di 11 chilometri, da

piazza Marconi di Vimercate a Cologno, passando per i paesi e costeggiando solo per un breve tratto la tangenziale Est all'altezza del centro direzionale Colleoni, ad Agrate. Un tragitto di 12 chilometri per 11 fermate con una velocità media di percorrenza di 30 chilometri orari. In questo caso il tram arriverebbe direttamente accanto a binari della metropolitana riducendo al minimo i tempi di scambio.

Secondo lo studio i sistemi migliori e più sostenibili sarebbe l'istituzione di una nuova linea bus dedicata o la metro tranvia. «Danno risultati simili e positivi - si legge nel dossier - coniugano buone performance e capillarità nel territorio (entrambi prevedono fermate all'interno dei centri abitati dei Comuni interessati dalla tratta, ndr) ad investimenti abbastanza contenuti».

E' chiaro infatti che il problema principale riguarda proprio la capacità di reperire le risorse per le soluzioni più costose.

«I sistemi che sfruttano il «corridoio autostradale» (bus con corsia dedicata e monorotaia sopraelevata lungo la Tangenziale Est, ndr) - prosegue il documento - danno risultati molto simili in termini di benefici. Il monorail sconta però un investimento assai

più elevato».

**Il prolungamento della metropolitana**

Infine, l'opzione metropolitana, con i tre diversi scenari (prolungamento fino a Vimercate con sei fermate, prolungamento fino ad Agrate, prolungamento di una sola fermata fino a Brugherio). «Gli scenari M2 «lungo», «medio» e «corto» - si legge ancora nel documento - presentano un andamento dei benefici crescente con l'estensione ma una proporzionalità molto inferiore rispetto alla crescita dei costi». In sostanza secondo lo studio il prolungamento della metropolitana non converrebbe perché, pur essendo indubbio l'utilizzo massiccio da parte dei pendolari e la maggior comodità di utilizzo (anche rispetto ai tempi di percorrenza), la curva dei costi crescerebbe più rapidamente rispetto a quella dei benefici rendendo l'operazione insostenibile. Una valutazione che lascia però aperti una serie di dubbi soprattutto rispetto alle valutazioni fatte in merito al bacino di utenza, che non può certo limitarsi ai comuni interessati dalla tratta, ma deve essere allargato alle migliaia di pendolari che da tutto il Vimercatese e dal Lecchese raggiungono ogni giorno Milano e l'hinterland.

Lorenzo Teruzzi

**I SUV di Opel**

**A SETTEMBRE  
A TASSO ZERO**

con Scelta Opel



CROSSLAND X      GRANDLAND X      MOKKA X

**Crossland X**  
a 151€ al mese TAN 0% TAEG 2.23%

 IL FUTURO APPARTIENE A TUTTI

Ad esempio: Crossland X 1.2 12V Advance al prezzo promozionale di 14.850€; anticipo 2.850€; importo totale del credito 12.350,00€; valore futuro garantito dal concessionario per 2 anni 8.872,40€; interessi 0,00€; spese istruttoria 350€; imposta di bollo 16€; spese gestione pagamenti 3,5€; spese invio comunicazione periodica 3€. Importo totale dovuto 12.460,00€ in 23 rate mensili da 151,20€ oltre a rata finale pari a 8.872,40€; TAN fisso 0,00% e TAEG 2,23%. Offerta valida sino al 30 Settembre 2019 per vetture in stock con permuta/rottamazione auto posseduta da almeno 6 mesi, salvo approvazione Opel Financial Services. Si rimanda al documento informativo SECCI disponibile presso le concessionarie. Chilometraggio 15.000 km/annui. Foto a titolo di esempio.

**PORTE APERTE**  
Domenica 22 e 29 Settembre

Visita il nostro sito internet  
[www.lambrocar.it](http://www.lambrocar.it)  
150 vetture Aziendali, KM Zero e usate di tutte le marche a portata di Click!

**Lambrocar**

<b>Vendita e Ufficio</b> Vimercate (MB) Via Rovereto, 1 Tel.: 039.6085055	<b>Vendita e amministrazione</b> Cologno Monzese (MI) Viale Lombardia, 140 Tel.: 02.27304318	<b>Officina e Magazzino Ricambi</b> Cologno Monzese (MI) Via Perugino, 63 ang. V.le Spagna Tel.: 02.27304318
--	---	---

**JESSICA snc** IMPRESA DI PULIZIE

PULIZIE CONDOMINI - UFFICI - DITTE - APPARTAMENTI - CENTRI COMMERCIALI  
VIA AL ROCCOLO 17/F - VIMERCATE - TEL. 340.9001984 - JESSICASNC@TIN.IT  
CRISTALLIZZAZIONE • TRATTAMENTI SU OGNI TIPO DI PAVIMENTO • PICCOLI TRASLOCHI

## PERANZA DEL PROLUNGAMENTO DELLA LINEA 2 FINO A VIMERCATE

# Presto un vertice tra i sindaci

Si profila un fronte comune per scongiurare l'ipotesi del potenziamento dei collegamenti su gomma  
Il senatore Rampi: «Puntare senza indugi verso le soluzioni attuabili. La metro tranvia sembra la migliore»

(flo) Un vertice per fare il punto della situazione e incominciare a mettere la testa negli scenari ipotizzati dal dossier per collegare Vimercate a Cologno Nord. Avendo già ben presente che il prolungamento della metropolitana è sostanzialmente irrealizzabile e che la soluzione migliore, di compromesso, sembra essere la realizzazione di una metro tranvia veloce. Non prima, però, del 2030.

Si sono trovati mercoledì scorso i sindaci interessati da quello che in origine era il prolungamento della Linea 2 della metropolitana. Un incontro tenuto a Milano alla presenza di **Marco Granelli**, assessore alla Mobilità, e dei rappresentanti di «Metropolitane milanesi», società incaricata di effettuare lo studio rispetto agli scenari sul tavolo, valutandone i costi e benefici di ciascuno.

Un incontro interlocutorio a cui seguiranno un paio di settimane di studio. Ai sindaci di Vimercate, Concorezzo, Agrate, Carugate, Brugherio e Cologno sono infatti stati forniti i dati del dossier che dovranno essere approfonditi.

«Finalmente possiamo ragionare sui numeri e sulle effettive possibilità di realizzazione del collegamento - ha commentato il primo cittadino 5 Stelle di Vimercate **Francesco Sartini** - A breve

ci vedremo con gli altri sindaci. Mi sembra comunque già di poter escludere l'ipotesi del prolungamento della metropolitana. Tenderei ad escludere anche gli scenari che ipotizzano un potenziamento del trasporto su gomma, ossia dei collegamenti via bus da Vimercate a Cologno, che non avrebbe senso». In sostanza l'unica strada percorribile ad oggi sembra quella della metro tranvia veloce che colleghi in pochi minuti (si spera) Vimercate al capolinea di Cologno Nord, seppur con il disagio del cambio del mezzo.

Sulla stessa lunghezza d'onda anche il sindaco di Agrate **Simone Sironi**. «Vogliamo valutare bene l'analisi costi-benefici - ha detto - Al momento non mi sento comunque di escludere nulla. La mia intenzione è comunque anche quella di coinvolgere al più presto il Consiglio comunale. Su un tema così importante è fondamentale coinvolgere anche le altre forze politiche e agire in modo compatto».

«Nei prossimi giorni avremo da parte di MM e Comune di Milano un prospetto che riassume costi e benefici delle proposte al vaglio - ha commentato **Mauro Capitano**, sindaco di Concorezzo - Una volta analizzati mi confronterò con gli altri sindaci

della tratta per capire quale sia la soluzione migliore. I progetti più interessanti sono la bus way o a una forma di metropolitana leggera. La prossima settimana noi sindaci dovremmo incontrarci con la Provincia per effettuare un'analisi politica della situazione e in quell'occasione io porterò le istanze di Concorezzo, a cominciare dalla tutela dell'ambiente, passando per un cantiere che sia il più possibile ridotto per non creare eccessivi disagi ai lavoratori».

Capitano definisce poi anche un orizzonte temporale: «Il nostro Comune è fortemente interessato, a patto che si trovi una soluzione sostenibile sotto tutti i punti di vista. Speriamo che si possa dare un'accelerata e che si possa completare il tutto per il 2030».

Sulla vicenda è intervenuto il senatore Pd di Vimercate **Roberto Rampi**, che da anni segue da vicino il tema metropolitana e che, attraverso i contatti con l'assessore di Milano Granelli, aveva facilitato una ripresa del confronto.

«Come prevedibile, lo studio ci dice ancora una volta che il prolungamento classico della linea della metropolitana non è realizzabile - ha commentato - Dobbiamo quindi puntare, in maniera decisa e senza altri

indugi, verso una soluzione attuabile. Credo che l'opzione della metro tranvia sia la migliore, anche perché garantisce di arrivare fino a Vimercate e quindi di servire anche un bacino di utenti che coinvolge anche parte delle provincie di Lecco e di Bergamo. Tenendo ben presente, che servirebbe un grande punto di interscambio gomma-ferro che non potrà però essere piazza Marconi, a Vimercate, ma un luogo più periferico, a ridosso dell'asse della tangenziale. penso ad esempio alle Torri Bianche o, in alternativa al Centro Colleoni di Agrate. Colgo con favore il dialogo e l'unità di intenti dei sindaci del territorio, per quel che mi riguarda informerò al più presto dello stato dell'arte il neo ministro alle Infrastrutture e Trasporti **Paola De Micheli**».

Tra tre settimane nuovo vertice a Milano al quale i sindaci dovrebbero presentarsi con una proposta comune.



Il senatore vimercatese del Partito democratico **Roberto Rampi**. Ha annunciato di voler informare il neo ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture **Paola De Micheli** dell'evoluzione che riguarda il potenziamento dei collegamenti con trasporto pubblico da Vimercate a Cologno

### CANCELLATI GLI SCONTI PER I POSSESSORI DI «VIA CARD»

## Barriera «Est»: via alle agevolazioni, ma c'è chi ora paga più di prima

(flo) Per «Milano Serravalle» sono agevolazioni significative. Per una parte importante di pendolari suonano invece come una beffa. Ancora polemiche attorno alla barriera di Agrate-Carugate della Tangenziale Est. Dal primo settembre, come annunciato prima dell'estate dalla società «Milano Serravalle», sono entrate in vigore nuove agevolazioni che di fatto rivoluzionano i vecchi metodi di pagamento.

La prima grande novità riguarda la scomparsa delle Viacard prepagate che davano diritto ad uno sconto del 25% sul pedaggio, a prescindere dal numero di transiti mensili. E qui sta l'inghippo, secondo un pendolare che ci ha scritto segnalando quanto sta accadendo.

Dal primo settembre infatti la riduzione di un quarto del pedaggio sarà possibile solo per coloro che sono dotati di Telepass e che transitino dalla barriera almeno 20 volte in un mese (al termine di ogni mese il conteggio dei giorni verrà

azzerato).

Secondo «Serravalle» ciò «amplierà in maniera significativa la platea dei beneficiari rispetto al precedente programma di sconti - si legge in un comunicato - Il nuovo piano viene esteso a tutti i contratti Telepass con la significativa novità di includere anche i veicoli commerciali e i mezzi pesanti, favorendo l'utilizzo delle agevolazioni fino ad oggi poco sfruttate e poco conosciute dai pendolari».

«Serravalle» stima «di estendere la platea dei beneficiari dello sconto del 25%, dagli attuali 7mila a 50mila clienti circa, con un impegno economico di 4 milioni di euro, soldi risparmiati ai pendolari».

C'è chi, però, come detto, da questa rivoluzione non solo non trarrà benefici, ma avrà un aumento dei costi. «Le Viacard prepagate, che davano diritto ad uno sconto del 25%, a prescindere dal numero di transiti mensili, sono sparite - scrive un pendolare alla nostra redazione - Dal primo set-

tembre hanno smesso di venderle comunicandolo con un foglio appeso al «Punto Blu» della barriera di Agrate. Non ho mai trovato una comunicazione sui pannelli luminosi in tangenziale. Questo comporterà per me e altri pendolari un aumento del 33%, a meno di fare un Telepass, ad un costo non indifferente, e richiedere la promozione, che comunque ha soglie difficili da raggiungere (almeno 21 transiti al mese) e può essere revocata in qualsiasi momento come recita il regolamento».

I conti sono presto fatti: nel caso del pendolare, non potendo più contare sulla decurtazione del 25% e non raggiungendo i 21 passaggi mensili, l'esborso annuo passerà dai 720 euro pagati con le Viacard agli attuali 960. «E' veramente assurdo - conclude che l'azionista di maggioranza, Regione Lombardia, non si sia opposto a questa decisione, pesando ancor di più sulle tasche dei pendolari del Vimercatese».



## Replan Your Job

FORMIAMO  
TALENTI  
IMMOBILIARI



ARTICO

### Hai mai pensato di ripianificare tutto?

È arrivato il momento di farlo, grazie a **Replan Your Job!**  
Il nostro **corso di formazione gratuito** per entrare a far parte della rete dei **Talenti Immobiliari**, i Consulenti **RE/MAX Replanner!**

Ripianifica il tuo futuro, il tuo tempo, la tua vita:  
iscriviti subito su [replanourjob.it](http://replanourjob.it)



[#NonRestareImmobiliare](https://www.facebook.com/NonRestareImmobiliare)

**RE/MAX**  
REPLANNER