

Cronache

Dalla provincia

# La metropolitana dovrà diventare leggera

I sindaci del Vimeratese preoccupati dall'impatto dell'opera: via alla revisione, la nuova opzione deve essere pronta entro fine anno

**AGRATE**  
di Barbara Calderola

**Parola d'ordine** «l'imare». Il tracciato del prolungamento della linea verde in Brianza torna sotto i ferri dei tecnici di Metropolitana Milanese. Colpa «dell'impatto eccessivo», così i sindaci della tratta - Brugherio, Carugate, Agrate, Concorezzo, Vimercate - chiedono una revisione.

**Si accoda** la Regione, azionista dell'opera con Palazzo Marino, e in più aggiunge un limite di tempo: «La nuova opzione deve essere pronta entro il 31 dicembre». Tre mesi decisivi per risolvere innanzitutto il problema del cambio di vagoni a Cologno, dove cominceranno i 10 chilometri di rotaie che pendola-

**I NODI**

**Il cambio di vagoni sui binari di Cologno l'ingresso a Vimercate e il casello di Agrate**



ri e aziende del territorio aspettano da 30 anni. «Si scenderà dalla Linea 2 per saltare sulla nostra, una manovra che potrebbe far perdere efficacia al mezzo», spiega Simone Sironi, primo cittadino di Agrate -. Dipende da come sarà: meglio tutto su un unico binario». Ci sono poi quei passaggi a livello fra Brugherio e Carugate «da eliminare» e «la velocità rallentata» con l'ingresso in piazza Marconi a Vimercate.

«Il percorso deve fare i conti con l'urbanizzazione spinta degli ultimi decenni», sottolinea Sironi - quando si è cominciato a parlare di cura del ferro lo scenario era molto diverso».

**I comuni** avevano chiesto che le rotaie corressero parallele alla tangenziale Est, «ma MM teme che senza fermate nei centri abitati l'utilizzo ne risentirebbe lasciando aperti i problemi di traffico e di smog che compro-



**Il sindaco di Agrate Simone Sironi impegnato con i colleghi nel progetto atteso da 30 anni**

mettono la qualità della vita delle nostre comunità. L'infrastruttura nasce proprio per risolverli». Fra i nodi c'è anche quello del casello di Agrate, il passaggio sulla Est dei vagoni oggi «è disegnato su un viadotto di 500 metri a Carugate con fermata ai

centri commerciali su piloni alti 7 metri». Una previsione che non piace a nessuno.

«Non è facile trovare la soluzione giusta», ammette il sindaco. Del resto se andasse in porto sarebbe il primo esperimento a Milano di Light Rail Project - questo il nome tecnico della metro-tramvia - sulla quale ad agosto è arrivato il primo passo concreto: il via libera per lo studio di fattibilità tecnica ed economica.

**I soldi** sono il punto. «Il nuovo treno costerebbe la metà del metrò tradizionale, 450 milioni di euro contro 900», dice Sironi, ma i comuni preferirebbero l'opzione classica - «è ancora la nostra prima scelta» - bocciata però da un'analisi costi-benefici di MM che ha aperto la strada al tram alla francese, «veloce quanto basta», secondo gli ingegneri che ci lavorano per rispondere alla domanda di mobilità di uno dei territori più produttivi del Paese.