

Il dossier preparato da Metropolitane Milanesi e consegnato ai Comuni interessati all'opera p

# Costi «da urlo» per il prolungamento

**COLOGNO MONZESE** (rfb) Il prolungamento della Linea 2 della metropolitana da Cologno Nord a Vimercate, passando per Carugate e Brugherio? I numeri fanno propendere verso una bocciatura. Senza se e senza ma.

Sembra non lasciare speranze lo studio effettuato da Metropolitane Milanesi presentato mercoledì scorso alle Amministrazioni comunali interessate all'opera e protocollato ufficialmente nei vari Municipi questa settimana.

## La metro fino a Vimercate costa troppo

Secondo i professionisti che hanno elaborato lo studio (eseguito in collaborazione con il Politecnico di Milano), il progetto classico di prolungamento della M2, lungo l'asse Cologno, Brugherio, Carugate, Agrate, Concorezzo, Vimercate, non sarebbe economicamente sostenibile e non garantirebbe i benefici auspicati.

## Le fermate sotterranee e in trincea

Poco meno di undici chilometri previsti per il prolungamento delle rotaie esistenti, per un totale di sei fermate, tra stazioni interrate (Brugherio) o in trincea, come nel caso di quella di Carugate. Velocità stimata dei treni: 45 chilometri orari. L'importo totale dell'opera è calcolato in 918 milioni di



euro, con un costo medio di esercizio annuo previsto di 22 milioni.

## Una metro «low cost»

Più economica (poco meno di 600 milioni di euro, con un costo medio annuo di esercizio superiore ai 15), invece, sarebbe l'ipotesi di un

prolungamento che si fermi ad Agrate, toccando Brugherio e Carugate ma lasciando fuori 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 ai sindaci interessati, perché non risolverebbe il problema del casello.

## La monorotaia sopraelevata

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» 4,5.

## Il potenziamento del servizio su gomma e la metrotranvia

Secondo lo studio di MM, le alternative migliori sarebbero quindi 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, o la realizzazione di una metrotranvia veloce.

L'ipotesi del potenziamento della linea bus già esistente (23 fermate per 19 chilometri) avrebbe un costo di poco inferiore ai 100 milioni di euro e un costo medio di esercizio annuo di poco meno di 5 milioni. Ci vorrebbero, invece, 126 milioni di euro per 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.

## Il Busway lungo la Tangenziale Est

Il «Busway» (nuova linea bus con percorso riservato) si svilupperebbe su un percorso di 12 chilometri e nove fermate, lungo la Tangenziale Est. Infine la metrotranvia veloce (con un percorso dedicato che non intersechi le strade), che prevede un percorso di 11 chilometri, da piazza Marconi di Vimercate a Cologno, passando per gli altri Comuni e costeggiando solo per un breve tratto la Est all'altezza

## Lo stato dell'arte

Sembra non lasciare speranze lo studio effettuato da MM presentato mercoledì scorso ai sindaci interessati all'opera e protocollato ufficialmente nei vari Municipi questa settimana. Al vaglio altre soluzioni «low cost»: dal potenziamento delle linee su gomma alla metrotranvia

le. Una valutazione che lascia però aperta 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. Area della Martesana compresa.

Tre le ipotesi del prolungamento della Linea 2 prese in considerazione all'interno del progetto di fattibilità tecnica ed economica elaborato da Metropolitane Milanesi. La più dispendiosa è quella di portare i binari oggi esistenti da Cologno fino a Vimercate. Ci vorrebbero più di 900 milioni di euro. Le altre due ipotesi prevedono di prolungare la M2 o fino ad Agrate, o solo fino Brugherio

COLLEGIO GEOMETRI  
E GEOMETRI LAUREATI  
DELLA PROVINCIA  
DI MILANO

organizza

Con il patrocinio di:

IL GEOMETRA È DI CASA\_2019

## LA TUA CASA HA LE CARTE IN REGOLA? VIENI A SCOPRIRLO CON NOI.

10 COMUNI, 2 SABATI DI CONSULENZA GRATUITA

SABATO 28.09.2019	DALLE 10:00 ALLE 18:00	SABATO 05.10.2019	DALLE 10:00 ALLE 18:00
MELEGNANO	PIAZZA VITTORIA (Zona Castello)	ABBIATEGRASSO	CORTILE DEL CASTELLO
MELZO	PIAZZA DELLA REPUBBLICA	CASTANO PRIMO	PIAZZA GIUSEPPE MAZZINI
MILANO	PIAZZA ARGENTINA	LEGNANO	PIAZZA SAN MAGNO
PAULLO	PARCO SAN TARCISIO	MAGENTA	PIAZZA LIBERAZIONE
SESTO SAN GIOVANNI	PIAZZA MARTIRI DI VIA FANI	TREZZANO SUL NAVIGLIO	PIAZZA SAN LORENZO

www.geometri.mi.it • Collegio Geometri Milano • collegiogeometrimilano

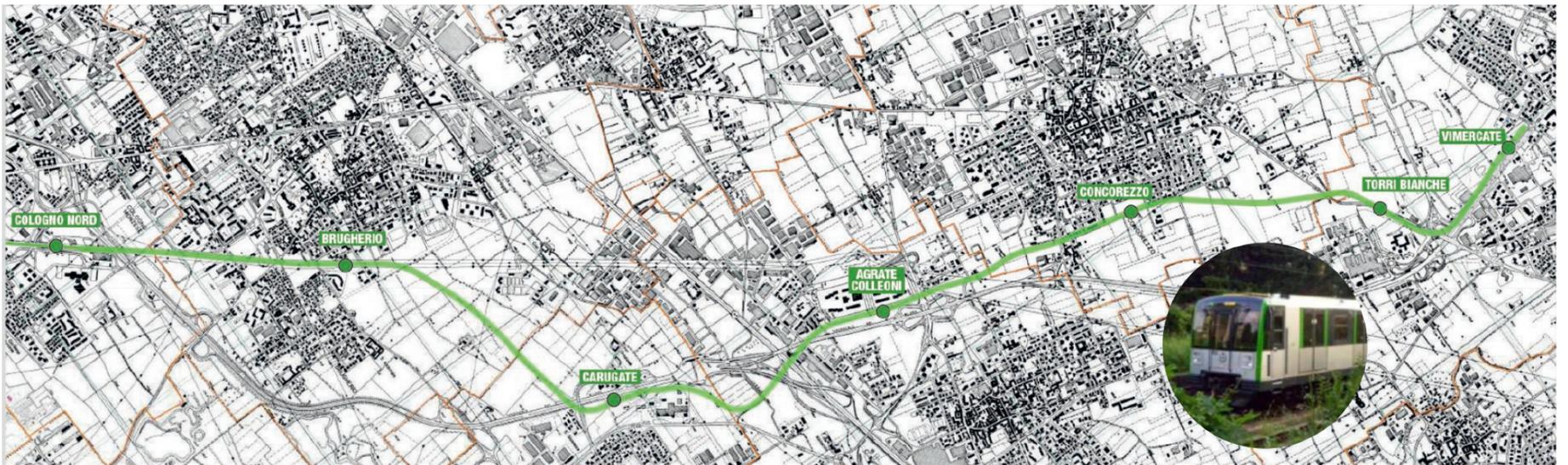
**CON IL PATROCINIO E IL SOSTEGNO DI TUTTI I COMUNI ADERENTI**

COLLEGIO GEOMETRI E GEOMETRI LAUREATI DELLA PROVINCIA DI MILANO • 20123 Milano - Piazza Sant'Ambrogio, 21 • T. 02.8056301 • info@geometri.mi.it

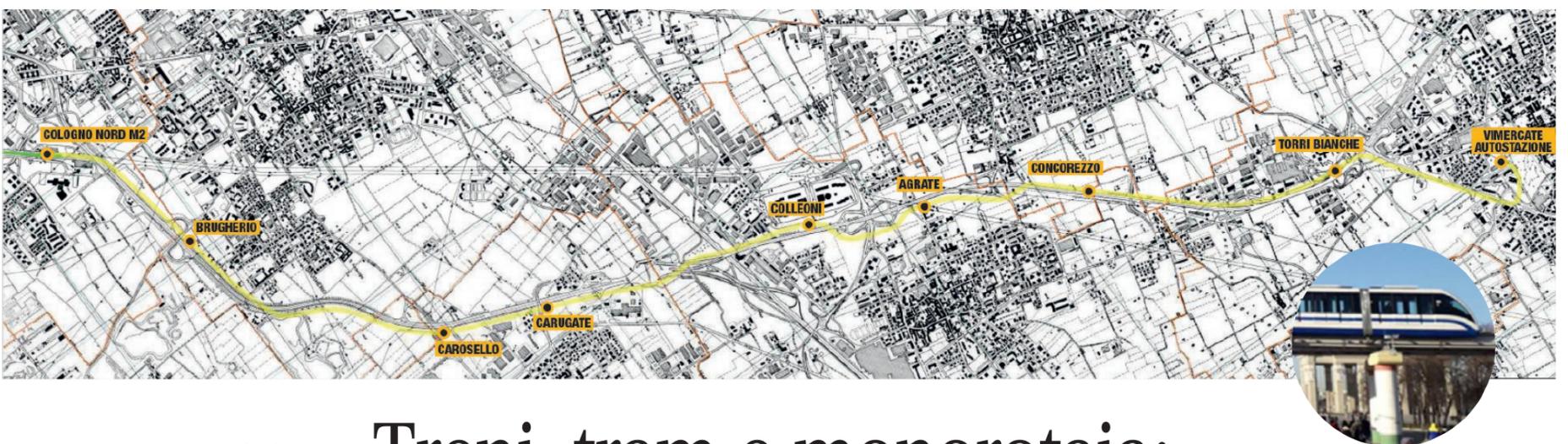
pubblica praticamente affossa l'ipotesi di portare i binari della metro da Cologno a Vimercate

# Progetto M2: servono più di 900 milioni

## PROLUNGAMENTO M2 VIMERCATE



## NUOVA LINEA MONORAIL



**COLOGNO MONZESE** (rfb) Guardando solo ai crudi numeri, il «semplice» potenziamento delle linee d'autobus (in sostituzione del prolungamento della M2) sarebbe la soluzione migliore, almeno dal punto di vista economico. Grazie alle corsie dedicate «alla milanese», che consentirebbero di bypassare il traffico soprattutto negli orari di punta, i bus entrerebbero poi nei centri abitati. I sindaci, da parte loro, hanno però già avuto modo di bocciare questa soluzione.

Le varie Amministrazioni comunali si sono prese qualche giorno di tempo per analizzare meglio (e in proprio) i contenuti e i dati inseriti nel dossier. Poi dovrebbe essere la volta di un vertice tra Municipi, così (almeno questa è la speranza) da tornare a Milano, davanti all'asses-

## Treni, tram e monorotaia: i percorsi inseriti nel progetto

sore alla Mobilità meneghina **Marco Granelli**, con una posizione comune. Questo nuovo appuntamento dovrebbe tenersi tra un paio di settimane.

Nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, MM ha messo nero su bianco non solo i costi di realizzazione e mantenimento, ma anche i percorsi. O, almeno, alcune ipotesi.

Partendo da quella classica (anche se altamente irrealizzabile) del prolungamento «maxi» della metro fino a Vimercate, i convogli partirebbero dall'attuale capolinea di Cologno Nord per puntare verso Brughiero, costeggiando il quartiere Edilnord e arrivando in zona via Dei Mille. Poi i treni si dirigerebbero verso Carugate, per fermarsi nei pressi della Cgt sulla

Provinciale 121 e proseguire verso il centro direzionale Colleoni di Agrate, Concorezzo, le Torri Bianche e Vimercate centro.

La monorotaia sopraelevata, invece, collegherebbe Cologno Nord a Vimercate costeggiando in maniera precisissima il percorso della Tangenziale Est. A Brughiero, i convogli si fermerebbero all'altezza dello svin-

colo condiviso con Cernusco, per poi puntare verso il centro commerciale Carosello e Carugate (zona Cgt), fino a Vimercate.

Per quando riguarda la metrotranvia, invece, che potrebbe essere la soluzione con maggiori chance di realizzazione, i binari partirebbero subito a ridosso del capolinea M2. Poi punterebbero verso la zona di via Dei Mille, per tagliare verso la Tangenziale (toccando Cascina Sant'Ambrogio) e puntare verso il Carosello. I tram correrebbero lungo la Sp 121, fermandosi più a ridosso del centro abitato di Carugate, a differenza dell'opzione M2, per poi proseguire verso Agrate e da lì (attraverso Concorezzo) a Vimercate.

## NUOVA METROTRANVIA

