

Lilla a Monza e Settimo Milanese Tutti i futuri capolinea del metrò

Studi di fattibilità per il prolungamento della M5. La rossa verso Baggio

Le ipotesi

● Il contenuto dello studio di fattibilità sul prolungamento della M5, già commissionato e pronto dopo l'estate, prevede due tratte e dieci nuove fermate

● Al vaglio anche l'ipotesi di spostare di 4,5 chilometri il capolinea a ovest della linea lilla da San Siro a Settimo Milanese

● In arrivo a settembre lo sblocco di 18 dei 23 milioni necessari per chiudere i cantieri delle due nuove fermate della M1. Dovevano essere pronte entro l'inizio di Expo

● Allo studio per collegare Baggio alla linea rossa tre nuove stazioni per tre chilometri di binari

● Punta ad arrivare in Brianza la linea verde con un metrò leggero fino a Vimercate

● Nel cassetto anche il progetto per una nuova linea: la blu. Necessari 200 mila euro per lo studio di fattibilità

Tra le «ossessioni» di Beppe Sala, il prolungamento delle linee metropolitane ha sempre avuto un posto di riguardo. Il nuovo sindaco ha rivolto lo sguardo verso Monza, da dove ogni giorno flussi imponenti di auto si riversano in città. Ma nel recente passato il Nord non è stata l'unica direttrice d'espansione. E qualcosa, ancora oggi, è allo studio.

Obiettivo Monza

Finora è l'unica tratta su cui si sta realmente lavorando. Raggiungere Monza è la priorità. Addirittura con due linee. Le nuove fermate della M1 (Sesto Restellone e Monza Bettola), dopo mesi di stop ai lavori, puntano ad aprire entro fine 2018. Il ritardo accumulato è notevole: partiti nel 2011 i cantieri avrebbero dovuto chiudere per Expo, ma il fallimento dell'azienda ha fatto slittare

Stazione e Villa Reale

Dieci fermate per arrivare in Brianza raggiunti anche Quarto Cagnino e il q.re Olmi

tutto. Ora il Cipe deve sbloccare a settembre 18 dei 23 milioni per gli extracosti legati soprattutto al contenimento della falda in modo da poter subito ripartire. Il grande progetto, però, si chiama M5. Siamo ancora allo studio di fattibilità, pronto dopo l'estate. Due le tratte, dieci fermate (sono in via di definizione ma dovrebbero attestarsi in Testi-Centro scolastico Parco Nord, Testi-Crocetta, Cinisello-viale Matteotti, Monza Bettola, e poi viale Campania, Stazione Fs, Monza centro, Villa Reale, ospedale San Gerardo e infine il Polo istituzionale di via Monteverzochia), 8 chilometri di lunghezza, oltre un miliardo di costo. La prima parte, fino all'incrocio con la M1 a Bettola, dove sarà finalmente realizzato il deposito della M5, rientra nel «Patto» tra Milano e governo, annunciato da Sala e dal premier Matteo Renzi.

L'altra M5

In parallelo, però, si studia di spostare di 4,5 chilometri anche il capolinea a Ovest della lilla: da San Siro a Settimo Milanese. In mezzo, le fermate di via Sant'Elena (Parco di Trenno), Quarto Cagnino e

Quinto Romano. Anche per questa tratta è stato commissionato lo studio di fattibilità che sarà pronto a settembre.

Fermate a Ovest

È un'altra delle priorità della giunta: collegare un grande

quartiere popolare come Baggio. Un progetto finora bloccato dal livello di saturazione di quel ramo della linea rossa, risolto dall'introduzione in vista di Expo del sistema di segnalamento che, controllando via computer le distanze tra i con-

L'estensione della rete



L'assessore Granelli: sopralluoghi e dialogo con i residenti

Cantieri e disagi Il Comune: informazioni, telecamere e una nuova illuminazione

Al momento, al lavoro sull'intera linea metropolitana 4 sono in circa 600, su due turni da otto ore. E se in Forlanini sono già alla posa dei binari, l'attenzione dell'amministrazione comunale è concentrata sui cantieri in centro città. In questi giorni hanno aperto infatti i punti dove le opere di scavo creeranno maggiori disagi: in via De Amicis e in via San Vittore. Seguiranno quelli in via Vettabbia e in via Santa Sofia. Ieri l'assessore alla Mobilità, Marco Granelli, ha voluto fare un nuovo sopralluogo nella zona, e tranquillizzare residenti e commercianti che dovranno fare i conti a lungo con le squadre di operai. Nei prossimi tre mesi i lavori riguarderanno la rimozione della pavimentazione, i sottoservizi, la bonifica di eventuali ordigni bellici, il consolidamento del terreno e degli

scavi archeologici presenti. Per migliorare il più possibile la convivenza con gli interventi, Palazzo Marino punterà molto sulla comunicazione. Settimana scorsa sono già stati posizionati un centinaio di cartelli stradali per suggerire agli automobilisti percorsi alternativi. Ma si sfrutterà tutto: marciapiedi e cesate si coloreranno per indicare ai passanti i percorsi pedonali da seguire e le attività e i punti d'interesse in zona. Un progetto che sarà non solo condiviso, ma letteralmente costruito insieme ai cittadini, con incontri al via da settembre. Allo studio c'è anche la possibilità di usare cesate trasparenti per alleggerire l'impatto visivo dei cantieri e permettere di seguirne gli sviluppi, oltre all'installazione di nuova illuminazione pubblica e di telecamere.

vogli, ha «liberato» spazio sufficiente per riportare in auge l'idea. Palazzo Marino pensa di avviare quanto prima lo studio di fattibilità: tre nuove stazioni (via Parri, via Gozzoli, quartiere Olmi) per tre km di binari.

La verde

Punta alla Brianza anche la M2, che si vorrebbe portare attraverso Brugherio, fino a Vimercate. Il progetto è antico ed è già stato bocciato dalla Corte dei Conti nel 2010. In un recente tavolo regionale è stato però rispolverato, ma l'idea è quella di trasformare l'opera in un metrò leggero.

Le altre idee

La linea blu deve ancora essere costruita ma già si pensa a dove prolungarla. Da una parte, Rozzano, dall'altra Corsico, dove i Comuni della zona (Buccinasco, Cesano Boscone, Trezzano sul Naviglio) insistono per avere il collegamento e stanno lavorando in queste settimane insieme con il Pirellone per trovare i 200mila euro necessari per avviare lo studio di fattibilità. Se quella fatta fin qui è una lista di progetti e di ipotesi (o suggestioni?), ci sono destinazioni discusse in passato ma che sono ormai scivolte in fondo alle priorità. È il caso della M2 a Rozzano e della M3 a Paullo che, pur rientrando nel grande piano della mobilità futura di Milano (il Pums), non sono in agenda.

«I prolungamenti sono uno dei nostri punti strategici — spiega l'assessore milanese alla Mobilità, Marco Granelli — per migliorare i collegamenti con l'area metropolitana e dare così risposta ad aree densamente urbanizzate, e allo stesso tempo per migliorare traffico e qualità dell'aria di Milano, intercettando a monte quei 500mila veicoli che ogni giorno entrano ed escono dalla nostra città».

Pierpaolo Lio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA