

«Ma il Comune deve ancora trovare i fondi per far partire la 4 e terminare la 5». Pronto il biglietto unico

Expo, ecco le nuove linee del metrò

Arriva la 6 che collegherà Bisceglie a Ripamonti. Il governo ha già stanziato 670 milioni

Partiti i cantieri della 5, in attesa dell'avvio della 4, la Mm lavora allo studio di fattibilità della linea 6 della metropolitana. Il progetto è inserito nel dossier Expo: 14-15 stazioni, da Bisceglie a Ripamonti, «è una struttura di trasporto prioritaria per l'allestimento dell'Esposizione universale».

Il governo si è impegnato a trasferire 670 milioni a Milano. «L'obiettivo è portare l'at-

tuale rete, 75 chilometri con 88 stazioni, a 142 chilometri con 152 fermate entro il 2015», spiega l'assessore alla Mobilità, Edoardo Croci. L'opposizione: «Ma il Comune deve ancora trovare i fondi per far partire la linea 4 e terminare la 5». Intanto, è pronto il progetto del biglietto unico.

A PAGINA 3
Santucci

**Mezzi pubblici
i nuovi
progetti**

Verso il 2015 La capacità di trasportare passeggeri direttamente nella sede dell'Expo potrà aumentare in maniera significativa

Tre metropolitane pronte per l'Expo Arriva anche la 6 Bisceglie-Ripamonti

Proseguono i lavori per la 5, cantieri entro l'anno per la 4. «Ma il Comune deve trovare i fondi»

L'obiettivo è portare l'attuale rete a 142 chilometri con 152 fermate entro il 2015

Partiti i cantieri della linea 5. Al via entro l'anno quelli della 4. Ma il sistema della metropolitana milanese guarda già oltre: la linea 6. La Mm sta lavorando allo studio di fattibilità. Quest'ultima linea potrebbe avanzare anche più rapidamente delle altre perché è stata inserita nel dossier Expo. Viene considerata un'infrastruttura prioritaria per l'allestimento dell'esposizione. E c'è quindi l'impegno del governo di trasferire a Milano i 670 milioni che serviranno per realizzarla.

La linea 6 nascerà dalla separazione tra gli attuali due rami della metrò rossa. In pratica, partendo da Sesto San Giovanni, la linea 1 non si biforcherà più a Pagano, come accade ora, ma procederà solo fino a

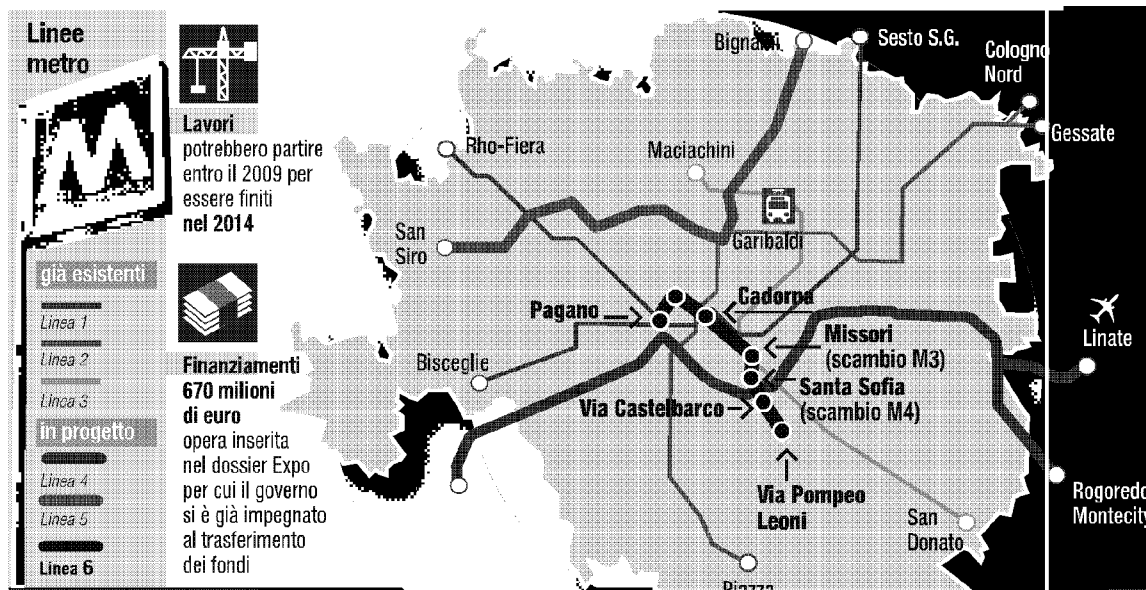
Rho-Pero. Primo obiettivo: se non ci sarà bisogno di alternare i treni per due diversi capolinea, la capacità di trasportare passeggeri nella sede dell'Expo potrà aumentare. «La giunta Moratti ha rilanciato la sfida del metrò — spiega l'assessore alla Mobilità, Edoardo Croci — l'obiettivo è portare l'attuale rete, 75 chilometri con 88 stazioni, a 142 chilometri con 152 fermate entro il 2015. Un raddoppio, con il passaggio da 3 a 6 linee».

La metrò 6 sarà costruita sull'altro «braccio» della linea rossa. Le prime dieci fermate (alla fine saranno 14 o 15) sono quelle che già esistono, da Bisceglie a Pagano. Da quel punto il tracciato farà una curva, proseguendo verso il parco Sempione (i tecnici stanno studiando l'ipotesi di creare in quel punto una fermata), per poi incrociare di nuovo a Cadorna, passare da Missori (scambio con la 1), proseguire verso via Santa Sofia (altro scambio previsto con la 4,

Lorenteggio-Linate), per finire il suo percorso in via Castelbarco (zona Bocconi) e via Pompeo Leoni (area industriale ex Om, zona Ripamonti). Il futuro, ma per ora siamo solo nel campo delle ipotesi, è il prolungamento verso Opera.

«Dopo l'Ecopass — spiega il consigliere dei Verdi Enrico Fedrighini — si accentua il ruolo di Atm come cardine della mo-





Fino a Rho-Pero

Il lavoro chiave consisterà nella scissione tra i due rami della metrò rossa. Partendo da Sesto San Giovanni, la linea non si biforcherà a Pagano ma procederà fino a Rho-Pero

bilità milanese, e questo impone più attenzione alla qualità e all'efficienza del servizio. Il trasporto pubblico deve crescere come offerta, ma anche come comfort: non solo carri-bestie a pieno carico, ma mezzi accoglienti che possano essere una reale alternativa all'auto privata».

Se oggi le metropolitane tra-

portano 1,6 milioni di passeggeri al giorno, l'obiettivo del Comune è passare a 2 milioni entro il 2015, quando la domanda sarà cresciuta del 16,4 per cento rispetto a oggi. L'ultimo dossier elaborato da Palazzo Marino fa il punto sull'avanzamento dei lavori: nel 2009 sarà concluso il prolungamento della linea 2 fino ad Assago, entro il 2010 quello della 3 alla Comasina. Poi c'è la «sfida» della 5: i primi treni tra Bignami e Zara dovrebbero viaggiare nel 2011. L'anno dopo, altre due fermate, da Zara a Garibaldi. Prolungamento Sesto-Monza entro il 2015 (e siamo già al miliardo di euro di investimenti finanziati). Altro capitolo, la linea 4: già trovati i 790 milioni pubblici per la tratta San Cristoforo-Policlinico (7,3 chilometri, 13 stazioni). «Tra qualche settimana sarà ultimata la gara — conclude Croci — e speriamo di partire entro l'anno con gli scavi».

Se metà percorso per le linee 4 e 5 è già in cantiere, restano da trovare i fondi per gli altri due spezzoni: seconda tratta della 4, dal Policlinico a Linate (servono 900 milioni), e seconda parte della 5, da Garibaldi a San Siro (651 milioni).

Gianni Santucci