

Il metrò lilla fino a Monza ma servono fondi da Roma

Sala a Delrio: progetto entro un anno
via ai lavori prima della fine mandato

L'obiettivo è di aprire il cantiere inaugurale entro la fine del mandato, nel 2021. Ma per arrivare ad accendere il motore delle ruspe servono i soldi del governo: almeno la metà, 550 milioni di euro, del miliardo e 100 milioni necessario per costruire il prolungamento della M5 fino a Monza. Per questo il sindaco ha deciso di accelerare il percorso e ha incontrato il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. «Voglio forzare i tempi per completare il progetto di fattibilità tecnica ed economica entro giugno 2018. A quel punto il governo dovrà confermare la sua quota di finanziamento. Ma io ci credo», ha detto Beppe Sala.

ALESSIA GALLIONE A PAGINA V

I trasporti

Il piano. Pressing del sindaco sul ministro Delrio per sollecitare i fondi a Palazzo Chigi. Il progetto finale sarà pronto tra un anno

Metrò 5 a Monza, Sala al governo “Cantieri aperti entro il 2021”

ALESSIA GALLIONE

L'OBBIETTIVO è diventato quello: aprire i cantieri che dovranno far viaggiare la metropolitana 5 fino a Monza nel 2021. Ed è per questo che, dice Beppe Sala, «voglio forzare i tempi per completare il progetto di fattibilità tecnica ed economica» della nuova tratta «entro giugno 2018». Una mossa necessaria per far uscire dalla carta i disegni. E ottenere almeno 550 milioni dal governo.

Perché il tracciato, adesso, c'è: dieci fermate per allungarsi dall'attuale capolinea della Lilla a Bignami oltre i confini di Milano. È appena stato confermato in una riunione che ha coinvolto tutte le istituzioni interessate all'operazione, da Palazzo Marino alla Regione, dalla Città metropolitana alla Provincia di Monza e Brianza da Cinisello Balsamo ai Comuni come Sesto San Giovanni e Monza

che hanno appena cambiato colore. Mancano i soldi, però. Tanti per un'opera simile: 1,1 miliardi. Almeno la metà, appunto, dovrà arrivare dal governo. Ed è con quel mandato bipartisan e con la volontà congiunta di accelerare, che Sala si è presentato dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio. Per mostrare come Milano possa in



tempi rapidi mettere in moto le ruspe di **M5**. Condizione indispensabile, ormai, per ottenere finanziamenti da Roma. «Dopo tanti anni il governo ha stanziato nuovi fondi per le metropolitane», spiega il sindaco. Non tutte però: «Verranno privilegiati progetti seri e definiti in tutti i dettagli». Ecco, quindi, la decisione di velocizzare le pratiche, tornando a battere cassa a stretto giro con in mano un piano preciso. Eccola, la «forzatura». Ci si rivede tra dieci mesi. «A quel punto il governo dovrà confermare la sua quota di finanziamento — dice Sala —. Ma io ci credo e punto a tagliare il nastro dell'avvio dei lavori prima della fine del mio mandato». Una data diventata simbolo anche per altri traguardi: oltre al cantiere inaugurale di **M5**, nel 2021 dovrà già essere aperto (da fine 2019) il travagliato prolungamento della Rossa a Monza Bettola e il primo tratto, quello da Linate, della M4.

È una delle priorità inserite in quel Patto per **Milano** siglato da Palazzo Marino e dall'esecutivo Renzi, la nuova **M5**. Ed è da lì che arrivano i 16 milioni con cui adesso **Metropolitana milanese** farà il progetto preliminare. Il tracciato è stato deciso. Fino a qualche mese fa, erano ancora in campo tre ipotesi possibili. Lo scorso lunedì, anche le amministrazioni passate al centrodestra hanno confermato l'idea prevalente. La linea si arricchirà, appunto, di almeno altre dieci fermate, 11 se come vorrebbe Cinisello si aggiungesse anche uno stop all'altezza dell'ospedale Bassini. In ogni caso, i vagoni sono destinati a proseguire oltre Bignami lungo viale Fulvio Testi per incrociare il futuro capolinea della M1 a Monza Bettola — o Cinisello-Monza, come le amministrazioni vorrebbero chiamare la stazione — e proseguire lungo viale Campania, via Marsala, via Cavallotti, Villa Reale e il Parco di Monza e, ancora, toccare l'ospedale San Gerardo e guardare verso Monza e Brianza con un'ultima fermata al cosiddetto Polo istituzionale. Un percorso, spiega l'assessore alla Mobilità Marco Granelli, «che collegherà con il trasporto pubblico

una delle aree più dense dopo **Milano** di tutta la Lombardia: l'insieme dei comuni interessati serve un'area di 350mila abitanti, la nona città d'Italia. Questo vuol dire fare la differenza con un progetto strategico che ci permette di offrire una vera alternativa a quanti usano l'auto per arrivare a **Milano**». Certo, nonostante l'accelerazione, bisognerà aspettare il 2027 per salire a bordo dei nuovi treni che viaggeranno con una frequenza di 180 secondi fino a Cinisello-Monza e alla M1 e ogni 360 fino al capolinea del Polo istituzionale. Ma quando avverrà, calcola lo studio di Mm, nell'ora di punta potranno essere trasportati tra i 6.100 e i 6.700 passeggeri in più all'ora. Un aumento del 30 per cento rispetto a oggi, che in una giornata tipo potrebbe significare un totale di 170mila passeggeri quotidiani sulla Lilla. Per fare tutto questo, però, serviranno i soldi del governo. E non solo. Se l'esecutivo metterà davvero 550 milioni, il resto dovrà arrivare in gran parte dalla Regione e anche dagli altri Comuni coinvolti. Granelli, però, crede nella possibilità di ottenere l'assegno da Roma: «Abbiamo dimostrato una credibilità che aiuta il governo a scegliere a chi affidare le risorse scegliendo chi è capace di aprire subito i cantieri di opere importanti».

L'INCONTRO



FACCIA A FACCIA

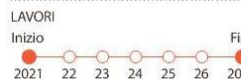
Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio e il sindaco Beppe Sala si sono incontrati ieri a Roma per fare il punto sui cantieri M4 e per affrontare il tema del prolungamento di **M5** fino a Monza



SENZA CONDUCENTE

Un convoglio di **M5**, la prima linea senza macchinisti

I NUMERI



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato