

## A Sant'Ambrogio

## Per collegare M3 e M4 il Comune toglie altri parcheggi

■ Ci vorranno nove minuti a piedi per raggiungere la fermata Sforza-Policlinico della M4 provenendo dalla stazione di Missori della M3. E viceversa. Palazzo Marino anziché progettare un vero collegamento tra le due linee del metrò, realizzerà l'ennesima strada pedonale, eliminando posti auto, piantando

nuovi alberi e inserendo qua e là "elementi d'arredo" che tradotto significa tavoli, panche e panchine. Il progetto consiste in una pedonalizzazione di via Pantano e nella riqualificazione della zona tra via Sforza, via Larga e Largo Richini. Il tutto per un costo che secondo Granelli sarà di circa dieci milio-

ni. «Ero convinto di essere alla presentazione di un collegamento tra due metropolitane, invece mi sono ritrovato a una lezione sulla riqualificazione dell'esistente», ha criticato il consigliere leghista Gabriele Abbiati, che da tempo si interessa del progetto.

M. ROMANO → a pagina 29

## Le follie della giunta Sala

## Per collegare M3 e M4 tolgono altri parcheggi

Al posto del tunnel, Granelli pedonalizza mezzo quartiere con piante e tavolini  
Tra una stazione e l'altra ci vorranno 9 minuti a piedi. E una spesa di 10 milioni

## La scheda

## IN SUPERFICIE

■ Il progetto studiato da Palazzo Marino prevede la pedonalizzazione di un tratto di via Pantano e il rifacimento di alcune strade tra via Sforza e Largo Richini, per collegare in nove minuti a piedi le linee M3 e M4. Pianificare il collegamento, per ammissione dell'assessore alla Mobilità Granelli, non sarebbe stato «facile perché le due linee seguono due tracciati diversi»

## CRITICHE

■ Secondo l'opposizione la spesa, 10 milioni, sarebbe troppo elevata «per non fare un vero collegamento»

## MIRIAM ROMANO

■ Ci vorranno nove minuti a piedi per raggiungere la fermata Sforza-Policlinico della M4 provenendo dalla stazione di Missori della M3. E viceversa. Palazzo Marino anziché progettare un vero collegamento tra le due linee del metrò, realizzerà l'ennesima strada pedonale, eliminando posti auto, piantando nuovi al-

beri e inserendo qua e là "elementi d'arredo" che tradotto significa tavoli, panche e panchine.

L'ipotesi era stata già annunciata dall'assessore alla Mobilità Marco Granelli, ma ieri nel corso della commissione consiliare riunita in videoconferenza, non solo il piano è stato confermato, ma sono emersi anche i dettagli. La difficoltà della realizzazione del collegamento nasce dal disallineamento tra le due linee, che non si incrociano in nessun punto, seguendo due tracciati diversi. Inizialmente era stata studiata la possibilità di collegare le due metropolitane attraverso uno scavo. Due, in particolare, erano i progetti sul tavolo: uno che prevedeva uno scavo a cielo aperto e uno che valutava la possibilità di effettuarlo sotterraneamente. Entrambe le ipotesi sono state scartate dall'amministrazione per i costi elevati (sopra i trenta milioni) e per l'impatto archeologico che avrebbero potuto avere sulla zona.

## NIENTE SCAVI

Il collegamento, invece, sarà realizzato solo in superficie e percorribile a piedi dai viag-

giatori della metropolitana, che dovranno effettuare il passaggio da una linea all'altra. «Abbiamo optato per una soluzione di collegamento quasi integralmente in superficie, con una piccola parte di scavo che viene fatta per poter allungare lo spazio sotterraneo della stazione di Missori e portare l'uscita all'altezza di via Pantano», ha spiegato ieri Granelli. Non ci saranno nemmeno i tapis roulant, di cui si era parlato negli scorsi anni, per facilitare il percorso e ridurre i tempi. La strada dovrà essere battuta interamente a piedi. Le stime dell'amministrazione sono di nove minuti di tempo da una stazione all'altra. Ci saranno le scale mobili per salire e scendere dalle fermate e poi un percorso pedonale che sacrificherà posti auto e moto.

Il progetto consiste in una pedonalizzazione di via Pantano e nella riqualificazione del-



la zona tra via Sforza, via Lar-  
ga e Largo Richini. Il tutto per  
un costo che secondo Granel-  
li sarà pari a circa dieci milio-  
ni. Non briciole quindi.

### PERCORSO LENTO

Nel dettaglio il progetto pre-  
vede la pedonalizzazione di  
via Pantano fino in Piazza Ve-  
lasca con la mobilità di servi-  
zio e di accesso al parcheggio  
solo lungo la parte iniziale del-  
la via e l'istituzione di una Ztl  
via Sant'Antonio per permet-  
tere la continuità pedonale  
dalla fermata M4 alla fermata  
M3, che verrà dotata di una  
nuova uscita per accorciare le  
percorrenze in superficie ri-  
spetto alle intersezioni e ga-  
rantire "continuità pedonale"  
senza dover attraversare la  
strada. Inoltre tutta la zona sa-  
rà ripavimentata, saranno  
piantati trenta alberi, inserite  
sedute in pietra, tavoli da stu-  
dio e panchine. Circa cinquanta  
posti auto a pagamento sa-  
ranno eliminati e in parte ri-  
convertiti per recuperare qua-  
ranta stalli per i residenti.  
Mentre saranno 65 gli stalli  
moto che andranno persi in  
via Pantano, ma verranno in  
parte recuperati in due punti  
adiacenti. «Avevamo studiato  
tutte le possibili  
a l t e r n a t i v e,  
l'esplorazione è  
stata davvero a  
360 gradi. Que-  
sta è la soluzio-  
ne che permette  
di realizzare un  
collegamento  
pedonale insie-  
me alla riqualifi-  
cazione di  
un'area di pre-  
gio», ha spiega-  
to Fabio Terra-  
gni, presidente  
di M4, sottoli-  
neando che si  
tratta di una so-  
luzione «sub otti-  
male».

Per l'opposi-  
zione a Palazzo  
Marino la solu-  
zione sarebbe  
tutt'altro che effi-  
cace. «Non è un  
collegamento.  
Inutile continua-

re a spacciarlo  
come tale. E ha  
dei costi troppo elevati per tra-  
dursi alla fine nella riqualifica-  
zione di una passeggiata», ha  
attaccato il consigliere leghi-  
sta Gabriele Abbiati, che da  
tempo si interessa del proget-  
to.

«Ero convinto di essere alla  
presentazione di un collega-  
mento tra due metropolitane,  
invece mi sono ritrovato a  
una lezione sulla riqualifica-  
zione dell'esistente», ha prose-  
guito Abbiati, «Questo collega-  
mento così com'è fatto per  
me non è un collegamento. I  
nove minuti del percorso, che  
sono già tanti, saranno sicura-  
mente molti di più per chi per-  
correrà il tratto sotto la piog-  
gia e con borse e valigie. Da  
tempo chiedo di vedere lo stu-  
dio sullo scavo cieco per capi-  
re perché non si può fare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Uno dei rendering proiettati ieri in commissione a Palazzo Marino sulla pedonalizzazione del percorso tra M3 e M4