

IL CASO TERRAGNI REPLICA ALL'EX SINDACO

Tognoli: su M4 allarme dal 2007 «Rischi calcolati»

«Nel 2007 chiesi di spostare la stazione M4 Sforza alla Guastalla, così da servire anche Sormani e Tribunale». L'ex sindaco Carlo Tognoli condi-

vide le preoccupazioni del rettore della Statale, Gianluca Vago. Ma da M4 rassicurano: pronti ad altre analisi dei rischi. a pagina 5 **D'Amico**

Il dibattito**IL NUOVO METRÒ**

La Statale e il Policlinico hanno chiesto di spostare la fermata della linea 4 prevista alla Ca' Granda, preoccupati per la stabilità dell'edificio. Sul *Corriere* di ieri (foto), il rettore Vago lamenta l'assenza di analisi, la soprintendente Ranaldi lo scarso margine per le varianti all'opera.

**Carlo Tognoli**

«Già nel 2007 chiesi di spostare la fermata davanti alla Sormani»

«**C**ondivido lo scetticismo e le preoccupazioni del rettore Vago. Nel 2007 ero presidente della Fondazione Policlinico e chiesi la stessa cosa: spostate la stazione Sforza». Carlo Tognoli, ex sindaco di Milano dal 1976 al 1986, è rimasto legato allo storico ospedale.

Propose una localizzazione alternativa?

«Certo, l'arretramento davanti ai giardini della Guastalla, così da servire la Biblioteca Sormani, il vicino Palazzo di Giustizia, oltre a Policlinico e Università».

Perché tanta preoccupazione?

«Il Policlinico era come oggi un cantiere aperto. I lavori si prefiguravano lunghi. All'epoca il progetto della metrò 4 contemplava addirittura due fermate, una all'incrocio con il corso di Porta Vittoria, all'altezza della Sormani appunto, e la seconda davanti al pronto soccorso».

In parte l'hanno ascoltata, il proget-

to nel frattempo è cambiato ed è rimasta solo una fermata.

«Allora come oggi sottolineo che non sta a me fare valutazione tecniche né economiche. Però proprio l'ingresso del Policlinico sarà ancora interessato dal passaggio di autocarri pesanti. Da allora è stato terminato il padiglione dell'Istituto di Genetica molecolare, demolito e ricostruito il Pronto Soccorso. Ma i cantieri non sono conclusi».

A chi si rivolse?

«All'assessore alla Mobilità di allora, Edoardo Croci, e al presidente di **Mm** Lanfranco Senn, perché Metropolitana milanese aveva predisposto il progetto preliminare. Scrivevo, testuali parole: "Aprire un altro cantiere creerebbe un problema non facilmente risolvibile di compatibilità di spazio e di mobilità"».

Cosa le rispose Senn?

«Spiegò che la collocazione individuata consentiva di realizzare la stazione senza interrompere la viabilità lungo via Sforza e concentrare i lavori a cielo aper-

**Ex sindaco**

Carlo Tognoli, milanese, classe 1938, sindaco dal 1976 al 1986, poi ministro fino al 1992, è stato presidente della Fondazione Ospedale Maggiore dal 2005 al 2009



to nelle zone occupate oggi dal parcheggio interrato della Statale e di quello a raso vicino alla camera mortuaria».

Lei ha gestito la fase di cantierizzazione della linea 3.

«Ho fatto fare il progetto nel 1979-80. E i lavori sono partiti nell'81. Non ricordo

polemiche. La linea 4 sembra un caso un po' particolare».

In che senso?

«I milanesi di solito sono molto affezionati alle metropolitane e sono disposti a chiudere un occhio davanti ai disagi».

P. D'A.

Fabio Terragni

«Sono state eseguite le analisi dei rischi M4 Pronti a farne altre»

Sforza, la stazione della discordia, non si può cancellare con un colpo di spugna dal tracciato della blu. Fabio Terragni, presidente della società **M4**, chiarisce: «Il nostro compito, deve essere chiaro, è quello di attuare il progetto definitivo di M4. La società è costituita dal 2015, ha ereditato il progetto definitivo come è stato approvato dal Cipe nel 2013. Siamo esecutori, non spetta a noi entrare nel merito delle scelte relative al tracciato».

Quando è stato aperto il tavolo con la Statale?

«Lo scorso novembre».

Qual è la data ultima per prendere in consegna l'area di cantiere, pena ritardi?

«È già passata. La prossima settimana convocheremo una riunione con tutti i soggetti interessati, finalizzata a questo, alla presa in consegna dell'area di cantiere».

E le analisi di rischio chieste dal rettore?

«Siamo disponibili a farne di ulteriori, anche in contraddittorio, a verificarle cioè con soggetti terzi e indipendenti, ma va chiarito che le analisi sono già state fatte».

Quali?

«Sia sulle gallerie, che corrono a 22 metri di profondità, sia sulla "scatola" come potremmo definire il contenitore della stazione per quanto riguarda le vibrazioni».

Esclude ogni ipotesi che si possa spostare questa «scatola» lontano dal parcheggio?

«Ripeto, noi siamo gli esecutori. La società è stata costituita nel 2015. Abbiamo ereditato il progetto definitivo come approvato dal Cipe a settembre del 2013. Ci è stato attribuito il compito di eseguire e attuare il progetto definitivo. Le scelte su tracciato e stazioni sono state fatte da **M4** che ha fatto il pro-

getto preliminare e dal Comune di Milano nell'arco di diverse amministrazioni, dalle giunte Albertini, Moratti e poi Pisapia per quanto riguarda il completamento dell'iter».

In sintesi?

«Ci inseriamo con la stazione in una infrastruttura, il parcheggio interrato, già realizzata negli anni Settanta davanti alla Ca' Granda. Con l'università stavamo verificando gli spazi di dettaglio, al centimetro: abbiamo bisogno di fare i rilievi ma anche dei saggi del terreno e stiamo studiando modalità di realizzazione della stazione che possano risultare meno impattanti sul piano delle vibrazioni».

Paola D'Amico



Il manager

Fabio Terragni, presidente di M4 spa, ha già ricoperto ruoli dirigenziali in Agenzia di Sviluppo Nord Milano, Autostrada Pedemontana Lombarda e Tangenziale Esterna