

SARANNO PRONTE CON DUE ANNI D'ANTICIPO OTTO FERMATE



Il tratto di via De Amicis con il cantiere soprattutto di prima mattina è una coda unica

L'odissea nel traffico per la linea Blu contro i disagi la M4 finirà prima

Otto fermate operative, da San Cristoforo al parco Solari, se si riuscirà già nel 2020. Cioè con due anni di anticipo rispetto alla scadenza fissata per la linea intera. È l'ipotesi di lavoro allo studio per aprire prima una tratta del metrò 4. L'obiettivo generale di velocizzare i cantieri è contenuto nel patto che martedì scorso la città ha siglato con il governo: «Accelerazione dei lavori di apertura della prima tratta funzionale della linea M4». Il progetto verrà definito nei dettagli nelle prossime settimane.

SERVIZIO A PAGINA II

IL RACCONTO

In coda fissa all'ora della scuola

ILARIA CARRA

ALLE 8,40 le auto sono ferme. Si ingrana la prima, si avanza di qualche metro, di nuovo stop. Milano è una processione lenta lungo via De Amicis. Seicento metri, dall'incrocio con via Olona a quello con corso Genova: ora che le scuole hanno riaperto e la città è piena, è questa l'area del centro più critica.

A PAGINA III



Due anni di anticipo per l'apertura della M4 treni in otto fermate

Il progetto per tagliare i tempi: nel tratto da Solari al capolinea di San Cristoforo fine lavori nel 2020

L'OBIETTIVO è contenuto nel patto che martedì scorso la città ha siglato con il governo: «Accelerazione dei lavori di apertura della prima tratta funzionale della linea M4». È questa la sfida di Comune e società Metrò 4 delle prossime settimane: far viaggiare prima del 2022 almeno un pezzo della futura linea Blu. Un progetto che è ancora da costruire. Ma con lo scenario oggi più probabile di concentrare gli sforzi per anticipare al 2020 le corse dei treni dal capolinea di San Cristoforo alla stazione di parco Solari.

Otto fermate operative, con due anni di anticipo. È questa l'ipotesi che stando ai tecnici appare la meno complicata (e costosa) da realizzare. Anzitutto perché a San Cristoforo è previsto il deposito dei treni, una facilitazione indispensabile per aprire prima la tratta visto che serve un luogo per la manutenzione e la manovra dei convogli. E in secondo luogo perché a una prima analisi accelerare i lavori in questa parte di tracciato non comporterebbe una variazione significativa del progetto complessivo. L'alternativa per soddisfare la scommessa contenuta nei vari impegni del Patto per Milano sottoscritto dalla giunta Sala con il governo Renzi, che punta su Milano come capofila del cambiamento, sarebbe velocizzare i primi viaggi da **Linate** almeno verso Forla-

IDISAGI
Traffico in sofferenza per i tanti cantieri della linea 4 del metrò in centro: spunta il piano per ridurre di due anni i lavori in otto fermate e anticipare l'apertura



Complicata l'idea di puntare verso Linate per i costi e per i depositi del materiale di scavo

nini, tratta già costruita da tempo dove mancano solo binari e impianti. Ma a Forlanini si è deciso di far convergere la terra che verrà estratta dalle gallerie una volta scavate su buona parte della linea. Un accorgimento preso per evitare

l'andirivieni di camion per portare via il materiale, che verrà raccolto su nastri sotterranei. E che ostacola però l'apertura anticipata da questo lato. Il costo dell'accelerazione per aprire prima una parte della linea Blu è ancora da stabilire, ma in parte potrebbe essere compensato dagli incassi anticipati dei biglietti con il metrò già funzionante.

L'attenzione dei residenti interessati dai lavori vicino a

casa resta alta. Il comitato Foppa Solari si fa portavoce di lamenti «non più e non solo per i tanti disagi viabilistici, ma anche per rumori, vibrazioni e polveri prodotti dagli scavi». Un tema che verrà affrontato in un dibattito organizzato il 28 dove alcuni esperti si esprimeranno sulle misure prese dai costruttori della linea, la cordata guidata da **Imipregi**, per contenere l'impatto dei cantieri. Interventi contenuti nel Piano di monitoraggio ambientale, una serie di controlli e prescrizioni per tenere monitorati alcuni parametri sensibili che deve essere fatto per ogni grande opera. Polveri, rumore e vibrazioni sono i tre indicatori principali che già dalla fase di progettazione sono stati rilevati. Tali dati, dicono dalla società **M&I**, vengono analizzati ed inviati per l'approvazione a tutti gli enti competenti (Arpa, Città Metropolitana, Asl e Comune), che periodicamente si riuniscono in un Tavolo ambientale. E finora secondo Palazzo Marino non hanno reso necessaria l'introduzione di un correttivo, essendo stati giudicati nella norma.

quella tra San Cristoforo e il parco Solari

Il racconto. La mappa dei punti da evitare nelle ore di punta: dopo la tregua estiva ingorghi e caccia a strade alternative. Cambiati i semafori per favorire i bus

Da De Amicis a San Vittore la lista nera del futuro metrò tra code e cantieri trappola

ILARIA CARRA

A LLE 8,40 le auto sono ferme. Si ingrana la prima, si avanza di qualche metro, di nuovo stop. E così svariate volte. Milano è una processione lenta lungo via De Amicis. Seicento metri, dall'incrocio con via Olona a quello con corso Genova: oggi che le vacanze sono finite, le scuole hanno riaperto e la città è piena è questa l'area del centro più critica per la convivenza tra la vita di tutti i giorni e i cantieri della futura **linea 4** del metrò.

La circolazione su De Amicis è diventata più stretta e una gincana obbligata dallo scorso agosto, ma allora la città era mezza vuota e l'urto è stato contenuto. Con il ritorno graduale alla normalità i disagi stanno confermando i timori delle previsioni. Code fisse alla mattina, la 94 resta inevitabilmente incastrata sull'unica corsia rimasta per andare da via Carducci verso piazza della Resistenza Partigiana. Ora e fino al 2022, per sei anni. I commercianti se ne sono accorti eccome dell'avvio dei cantieri, qui si scava per realizzare una sorta di pozzo che serve per i lavori: «Prima avevo molto più passaggio di clienti — lamenta il titolare dell'edicola Di Giorgio, che si trova proprio all'altezza della palizzata gialla che delimita gli scavi — in tanti si fermavano al volo, scendevano dall'auto per prendere il giornale e ripartivano. Anche a piedi c'era più gente. Da un mese ho il 30 per cento di incassi in meno». Davanti alle transenne che chiudono l'ultimo tratto di via



Il traffico del mattino in via De Amicis per gli scavi della M4

Blocchi in Magenta e Resistenza Partigiana, salve le Cinque vie eccetto San Sisto

L'altra zona di crisi resta Foppa, dove i negozianti sospirano: «Dobbiamo resistere per sei anni»

San Vittore verso Sant'Ambrogio il vigile è fisso, interviene quando deve ma può far poco davanti al traffico che si incaglia. Così i due agenti che provano a sciogliere l'ingorgo in piazza della Resistenza Partigiana. Il Comune è consape-

IPUNTI

IL TRACCIATO

La linea metropolitana 4 collegherà Linate a San Cristoforo per un tracciato complessivo di 15 chilometri e un costo totale stimato in due miliardi di euro

LE FERMATE

In totale le fermate della linea Blu sono 21. Sei sono in fase di realizzazione in centro storico: San Babila, Sforza Policlinico, Santa Sofia, Vetra, De Amicis e Sant'Ambrogio

I TEMPI

L'intera linea è promessa operativa per il 2022. C'è allo studio il piano di anticipare l'apertura di una tratta, probabilmente

(i. c.)

vole delle criticità in questo pezzo di città. Tanto che si sta provando ad alleviare i problemi: da ieri i semafori che regolano via De Amicis sono stati modificati in modo da rendere più fluida la circolazione, provando a favorire gli autobus. Un test, si vedrà come andrà.

Anche su corso Magenta, già di per sé assai affollata all'ora di punta, il traffico è aumentato dopo che alcune strade intorno hanno cambiato il senso di marcia o sono state ristrette per via dei cantieri! **W!** Dalle 8,45, in media, si sta in fila da via Carducci a via Meravigli. Fissi. «Vediamo molta più coda specialmente alla mattina — raccontano dal bar Magentino —. I nostri affari vanno come sempre, qui abbiamo tutti clienti abituali della zona che continuano a passare a piedi come prima». Nelle Cinque vie l'impatto dei lavori lo si percepisce invece solo in via San Sisto, dove la coda di chi da piazza Mentana deve andare al Carrobbio è diventata quasi cronica.

Non troppo distante, ma fuori dalla Cerchia dei Bastioni, l'altro punto caldo è l'area di via Foppa. Qui la chiusura del tratto finale della strada all'incrocio con viale Coni Zugna sta penalizzando molti esercenti. Luigi è titolare, con Fabio, del Café del Sole, da nove anni al lavoro proprio al bar che si trova all'angolo: «Sono consapevole che il metrò ci porterà un grande beneficio — ammette — il punto è resistere fino a quel momento. Sono sei anni di lotta. Già ora, da un paio di mesi, abbiamo molto meno passaggio, gente a piedi o in macchina che si fermava a far colazione o a pranzo e che ora manca. Finora siamo già al 40 per cento in meno di incassi. E con due famiglie da mantenere. Ma ci proviamo».

ILUOGHI



LA CERCHIA

In piazza Resistenza Partigiana uno dei punti di crisi per la viabilità con i cantieri del metrò 4



I BASTIONI

Sono via Solari e via Foppa i punti più critici nella corona dei Bastioni per le limitazioni al traffico



IL DOMINO

Code anche in corso Magenta, dove non ci sono cantieri aperti ma si cerca una via alternativa