

«Metrò fuori Milano, ciclabili ed elettrico»

Piano da 4,5 miliardi

per il Recovery Fund

Prolungamenti Mm

e lavori sulle strade

Edifici scolastici

efficienti e digitali

Idroscalo e parchi

poli sportivi hi-tech

Presentati 34 progetti. Treni a Paullo, Trezzo e Segrate

di Andrea Senesi

La «gialla» a Paullo, la «verde» a Trezzo sull'Adda, la «blu» a Segrate. Sarà l'Europa ad allungare i metrò milanesi, dalla città verso l'hinterland. Quasi 4,5 miliardi di euro per i 34 progetti che la Città metropolitana ha consegnato ieri ad Anci, l'associazione che riunisce i Comuni italiani e che s'incaricherà di far da tramite presso il governo per l'accesso ai finanziamenti del Recovery Fund. La parte più rilevante, oltre due miliardi e 500 milioni, è proprio quella relativa alle infrastrutture per la mobilità «dolce» e per il trasporto pubblico. Ecco allora i progetti per il prolungamento delle tre linee metropolitane verso l'hinterland, ma anche la riqualificazione delle fermate delle linee ferroviarie di Opera e di Poasco e il potenziamento delle piste ciclabili della provincia. Altri interventi riguardano la riqualificazione della viabilità metropolitana, con 140 milioni di euro da investire sulle strade, e la messa in sicurezza, la digitalizzazione e l'adeguamento energetico degli edifici scolastici. Ci sono poi i progetti «green», da quelli per la riforestazione urbana al rilancio della navigabilità delle vie d'acqua metropolitane. E poi l'Idroscalo, il grande parco alle porte della città, da rilanciare come polo sportivo, ambientale e tecnologico. «I finanziamenti del Recovery Fund — commenta la vicesindaca metropolitana Arianna Censi — sono una grande occasione per l'Italia. Per l'area della Grande Milano rappresentano in particolare un'opportunità di rilancio ambiziosa e necessaria. I progetti infatti possono costituire una svolta nel senso di sviluppo delle infrastrutture, della tutela ambientale, della digitalizzazione. Possono, in pratica, dare concretezza al futuro della nostra metropoli che è l'area più avanzata del Paese».

Intanto, dopo la pubblicazione dei dati sui volumi di traffico in centro, tornati di fatto ai livelli pre-Covid, si (ri)accende il dibattito sull'opportunità di riattivare Area B, il sistema di varchi all'ingresso della città. Palazzo Marino ci sta pensando, anche se vuole prima analizzare i flussi in entrata e in uscita dalla città e aspettare che la situazione, anche in tema di smart working,

si stabilizzi. L'opposizione è invece contrarissima. «I dati sullo smog registrati durante il lockdown hanno chiarito che non sono le auto la prima causa dell'inquinamento — commenta il capogruppo di Forza Italia Fabrizio De Pasquale —. Area B non va riaperta perché i pendolari non possono usare la bici e non devono essere penalizzati se costretti a usare l'auto. Non tutti possono di questi tempi comprare un veicolo nuovo ed ecologico». Emilio Boccalini, presidente di Taxiblu 02.4040, contesta le principali scelte viabilistiche dell'amministrazione e dell'assessore alla Mobilità Marco Granelli: «I dati diffusi in queste ore non fanno altro che confermare quanto era facilmente prevedibile anche qualche mese fa e cioè che chi deve recarsi a Milano lo fa principalmente in automobile. Le ciclabili "verniciate" e i monopattini non possono essere la soluzione a questo traffico che in previsione crescerà ancora nei prossimi mesi, un traffico oltretutto aggravato dalle recenti modifiche ai principali snodi della viabilità cittadina».