



COMITATO DEL QUARTIERE VALSESIA

Via Valsesia, 96 - 20152 Milano

e-mail: quartiere.valsesia@gmail.com

sito internet: <http://www.cocomi.it/qt-valsesia/>

Facebook: www.facebook.it/ComitatoQuartiereValsesia

Verbale dell'Assemblea del 22.1.2019

In data 22 gennaio 2019 alle ore 21 nel salone dell'oratorio messo a disposizione dal Parroco e alla presenza di circa 170 persone si è tenuta l'Assemblea Aperta sui seguenti punti dell'OdG relativi al

Prolungamento linea metropolitana oltre Bisceglie M1:

- "Obiettivi, costi e tempi prevedibili dell'intervento, ora all'esame del Governo" - presentato da **Marco Granelli, Assessore a Mobilità e Ambiente del Comune di Milano**
- "Progetto, posizione delle stazioni" – presentato da **ing. Massimo Guzzi, dirigente di MM spa**, che ha predisposto il progetto del prolungamento della metropolitana.
- Considerazioni e contributi dell'Assemblea sul prosieguo delle attività.

Partecipano all'assemblea:

- **Marco Bestetti**, Presidente del Municipio 7
- **Simone Negri**, Sindaco di Cesano Boscone
- **Sara Santagostino Pretina**, Sindaco di Settimo Milanese

L'assemblea è aperta da **Salvatore Crapanzano, presidente del Comitato di Quartiere Valsesia**, che ringrazia tutti i presenti, ricorda le richieste e gli impegni presi dall'assessore Granelli nell'assemblea di un anno fa (22/2/18); stasera vedremo il progetto "di fattibilità" il Comune di Milano ha presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e faremo solo alcune prime valutazioni, perché nei prossimi mesi avremo modo di seguire tutte le questioni di dettaglio.

L'assessore **Marco Granelli** informa degli ultimi passi fatti dall'amministrazione comunale: approvazione del progetto in Comune il 14/12/18 e trasmissione dello stesso al MIT il 20/12/18, quindi nei tempi previsti per ottenere dallo Stato un adeguato cofinanziamento.

Il prolungamento della linea M1 costerà 358M€ (8M€ costi di progettazione, 350M€ costi di realizzazione). Lo Stato dovrebbe cofinanziare il progetto con 210M€ per cui rimarrebbero da reperire 140M€.

Si è ancora al primo livello di progettazione per cui si potrà ancora cambiare qualcosa ma i punti caratterizzanti come la posizione delle stazioni sono già state definiti tenendo conto di aspetti significativi quali la massimizzazione del rapporto costi/benefici, il massimo contenimento del consumo di suolo e la necessità di servire il maggior numero di persone possibili.

In attesa della risposta del MIT prevista per fine anno 2019, il comune ha già dato mandato a MM per la stesura del progetto definitivo. Una volta ottenuta la conferma del cofinanziamento da parte dello Stato sarà aperta la gara di appalto per l'assegnazione dei lavori di realizzazione della nuova tratta, fase che si prevede della durata di un anno.

La parola è data all'ing. **Massimo Guzzi**, di MM spa, che illustra molto in dettaglio il progetto.

Sono previste 3 fermate: **Parri/Valsesia** vicino alla rotonda della Parri, **Baggio** vicino all'ufficio postale di via Gozzoli; **Olmi** nelle aree dei campi sportivi dell'Aics Olmi.

Il ricovero dei treni è previsto vicino al confine di Settimo Milanese, dove era indicato dal PGT e dal PUMS del Comune di Milano.

Le gallerie saranno realizzate con la TBM (la cosiddetta talpa) sotto il livello della falda permettendo maggiore velocità di realizzazione, minori costi e minore impatto in superficie. Le stazioni, e alcuni manufatti tipo i pozzi di calaggio materiali e recupero della TBM, saranno costruiti per forza a cielo aperto. Per i lavori si prevedono tempi di circa quattro anni e mezzo; il prolungamento è di 3,3 Km, con un costo di circa 350 milioni di euro.

L'analisi Costi/Benefici è positiva (senza prevedere grandi modifiche all'attuale rete bus dell'ATM) e questo è indispensabile per cercare di ottenere il cofinanziamento statale.

La parola è data a **Marco Bestetti, Presidente del Municipio 7**, il quale afferma che il Municipio è il primo sponsor dell'intervento e che collaborerà in pieno con il Comune per migliorarlo, portando anche l'attenzione sulla necessità di studiare bene le modifiche alle linee ATM di superficie, tenendo anche conto che le fermate non sono baricentriche per il centro di Baggio; si impegnerà anche per cercare di ottenere il cofinanziamento a Roma.

La parola è data a **Simone Negri, Sindaco di Cesano Boscone** che esprime soddisfazione sul progetto che completa la riqualificazione del territorio tra Milano e Cesano Boscone permettendo una maggiore integrazione tra gli abitati; le migliaia di persone che quotidianamente escono da Cesano Boscone per andare a lavorare a Milano non dovranno più raggiungere Bisceglie per prendere la metropolitana e potranno evitare di usare l'auto data la vicinanza della stazione alle loro abitazioni. Sarà comunque necessario un nuovo parcheggio di interscambio nella zona dell'Ipercoop.

La parola è data a **Sara Santagostino Pretina, Sindaco di Settimo Milanese** che lamenta due aspetti: la marginalità del progetto rispetto al comune da lei amministrato data la distanza dalla fermata più vicina (Olmi) verso la quale mancano anche collegamenti stradali che superino la via Parri e la posizione della rimessa/deposito in un territorio che, pur essendo di Milano, si trova tra due territori di Settimo Milanese: una zona industriale ad Ovest presenta e l'abitato di Villaggio Cavour ad Est.

A chi ricorda che Settimo Milanese sarà raggiunta anche dal prolungamento di M5, il Sindaco fa notare che anche in quel caso è oggi prevista la stessa situazione: la rimessa dei treni in Milano, ma ai confini del territorio di Settimo e capolinea al di là della tangenziale con conseguenti difficoltà di accesso.

Crapanzano chiede di intervenire a **Giada Rinaldi del Comitato di Quartiere di Muggiano**: ricorda il recente risultato del prolungamento della linea 63 e conferma che per il loro quartiere il prolungamento della metropolitana alla fermata Olmi è una buona opportunità, perché fornisce il servizio senza invadere il territorio di Muggiano; dato il piccolo parcheggio previsto per chi arriva da Muggiano, manifesta poi il timore che le vie dell'abitato possano essere utilizzate come parcheggio di interscambio per chi vuole salire sulla M1.

Crapanzano chiede di intervenire ad **Alessandro Cozzolino, presidente dell'A.I.C.S. Olmi** che "ospiterà" al suo interno la fermata Olmi M1: ricordando l'incendio doloso che ha creato enormi difficoltà gestionali, questo progetto risulta molto positivo anche perché, a lavori ultimati, il centro stesso potrà disporre di nuove tribune/spogliatoi e di un parcheggio dimensionato per le esigenze del centro sportivo. Il Presidente pone anche l'attenzione sul fatto che la posizione della nuova stazione migliorerà la frequentazione vicino al sovrappasso di via Mosca.

Intervengono ora alcuni dei numerosi presenti in assemblea, sui seguenti aspetti:

- le nuove fermate necessitano di accurati e sicuri percorsi ciclopeditoni di accesso alle stazioni.
- necessità di tutelare i parcheggi per i residenti, con stalli
- inadeguato collegamento per gli abitanti di via Mengoni in quanto i due sovrappassi già presenti, per la loro conformazione costringono a fare percorsi lunghi e tortuosi per raggiungere una fermata che è invece prevista distante poche decine di metri.
- realizzazione di una fermata in prossimità del deposito, che potrebbe essere collocato a sud di via Parri dove ci sarebbe stato spazio anche per costruire un grande parcheggio.
- tempi di realizzazione e chiarimenti sulle modalità costruttive.
- sulla fermata Parri/Valsesia è disegnata un'area gioco per bambini, che invece non era prevista.

L'assessore Granelli e l'ing. Guzzi si alternano nel rispondere alle osservazioni fatte dall'assemblea.

Il tracciato, la posizione delle stazioni e del deposito sono stati dettati non solo dalla necessità di massimizzare il rapporto costi/benefici e di minimizzare il consumo di suolo, ma anche dalla presenza di numerosissimi pozzi di acqua potabile che devono essere salvaguardati.

La realizzazione di una fermata nelle vicinanze del ricovero treni non è possibile per problemi tecnici (pendenze della linea che risale in superficie, tronchetto di manovra, necessità di modificare l'alimentazione da terza rotaia a quella aerea).

Sul prolungamento andrà collocato un grande parcheggio che, per evitare di intasare la viabilità secondaria, dovrà essere realizzato necessariamente con accesso diretto da via Parri (parcheggio indispensabile, anche se sono in corso i lavori per nuovi 450 posti sul parcheggio di Bisceglie M1).

Il ricovero treni sarà realizzato limitando al massimo l'impatto verso l'abitato di Villaggio Cavour.

Le stazioni della metropolitana dovranno essere studiate al fine di dare a tutti la massima accessibilità e non dovranno solo rappresentare un punto in cui le persone transitano per andare a prendere il treno ma dovranno contenere diverse funzionalità (l'area giochi è del tutto indicativa).

Il presidente Crapanzano conferma l'impegno a collaborare attivamente con l'assessore Granelli nella prossima stesura del "progetto di massima" di cui il Comune ha già incaricato MM, per presentare precise proposte su tutto il prolungamento: miglioramento dell'accessibilità ciclopeditona di tutte le stazioni, modifiche della rete del Trasporto Pubblico Locale, posizionamento di un adeguato parcheggio di interscambio, ecc.

Chiedendo ai presenti di segnalare la loro disponibilità a collaborare (e ottenendo subito alcune risposte positive), Crapanzano termina l'assemblea ringraziando anche il Parroco per la cortese ospitalità.