

## Verbale dell'Assemblea aperta del 7/09/2021

In data 7 settembre 2021 alle ore 21, nella tensostruttura dell'oratorio SPGE messo a disposizione dal Parroco, si è tenuta l'Assemblea aperta nel corso per discutere dell'evoluzione del progetto di prolungamento della M1 oltre l'attuale capolinea di Via Bisceglie.

L'accesso alla tensostruttura è stato regolato tenendo conto delle norme anti-COVID e delle specifiche richieste del Parroco ospitante: di tutti i partecipanti si sono raccolti nome, cognome e numero di telefono, in modo da sapere – nel caso in cui uno dei partecipanti risultasse malato di COVID nei successivi 15 giorni – chi fossero le persone presenti.

Hanno partecipato all'assemblea:

- **Marco Granelli**, Assessore a Mobilità e Lavori pubblici del Comune di Milano
- **Massimo Guzzi**, ingegnere progettista di MM
- **Marco Bestetti**, Presidente del Municipio 7
- **Simone Negri**, Sindaco di Cesano Boscone
- **Matteo Ragazzoni**, Assessore ai Lavori Pubblici, Verde, Edilizia, Sport di Settimo Milanese, in rappresentanza del sindaco Sara Santagostino Pretina

L'assemblea è aperta da Salvatore Crapanzano, Presidente del Comitato di Quartiere Valsesia, che contestualizza la situazione attuale, evidenziando l'evoluzione del progetto rispetto a quanto fatto conoscere nel corso dell'assemblea del 26/11/2019.

È stato approvato dal Comune di Milano il progetto definitivo di prolungamento della linea 1 della metropolitana, oltre la stazione di Bisceglie, per un importo di 398 milioni di euro. Si passa ora alla progettazione esecutiva, con approvazione entro la fine dell'anno. Successivamente verrà bandita la gara d'appalto per aggiudicare i lavori nel primo semestre 2023. I primi 8 milioni di euro (arrivati con il "Patto per Milano") hanno permesso di predisporre tutta la progettazione da parte di MM. In quanto ai finanziamenti, 210 milioni sono stati messi a disposizione dallo Stato e 180 milioni dal Comune di Milano.

Sul percorso di 3,3 chilometri del prolungamento della M1 sono previste tre stazioni. Alla stazione Parri/Valsesia è stata aggiunta, come era stato richiesto nella precedente assemblea, una nuova uscita per servire direttamente il quartiere Parri Sud (e quindi anche la piscina e la palestra).

Il progetto definitivo di MM individua tutti gli interventi finanziabili direttamente dal Ministro competente.

Nella stazione Olmi si evidenziano anche molti dettagliati interventi. Per diverse altre questioni molto importanti (ad esempio posizione parcheggi di interscambio) se ne sta occupando direttamente la struttura tecnica del Comune.

Per questo motivo il Presidente conferma che nella prossima assemblea si chiederà all'Assessore competente delucidazioni in merito.

Viene data la parola all'assessore Marco Granelli, che ricorda brevemente l'evoluzione del progetto partendo dal mese di ottobre 2016 quando, grazie al "Patto per Milano", il Comune ha avuto a disposizione i fondi (8.000.000 €) per avviare la progettazione dell'intervento. Nel frattempo il Comune ha chiesto e ottenuto il finanziamento statale di 210.000.000 €. Infine il 1 settembre 2020 c'è stato l'ultimo "passaggio politico" in Giunta, con l'approvazione del progetto definitivo, lo stanziamento e il blocco dei restanti 180.000.000 € necessari, raggiungendo così il completo finanziamento dell'opera.

Si è passati ora alla parte attuativa della progettazione, con lo studio delle sistemazioni superficiali e in parallelo alla preparazione della gara di appalto.

Viene data la parola all'ing. Guzzi, progettista del prolungamento che, con l'ausilio di slides, descrive lo stato del progetto. In particolare:

- Il progetto definitivo è stato definitivamente approvato in Giunta e il progetto esecutivo è in corso di completamento.
- Con l'apertura di M4 parte dell'utenza proveniente da Sud non utilizzerà più M1 per raggiungere il centro città, per cui il parcheggio multipiano di Bisceglie sarà alleggerito da parte dell'attuale carico.
- Anche se non compreso nel progetto (non lo può essere per legge), è previsto un parcheggio multipiano di corrispondenza da realizzare usando parte del parcheggio Ipercoop.
- Tutte le nuove stazioni saranno collegate con piste ciclabili: in parte esistenti, in parte comprese nel progetto e in parte da realizzare dal Comune, e di stalli per il ricovero delle biciclette.
- Come richiesto nelle precedenti assemblee, la stazione Parri-Valsesia sarà collegata direttamente con via Mengoni tramite sottopassaggio.
- Le stazioni Parri-Valsesia e Baggio saranno costruite in aree verdi. È stato fatto un censimento del verde, sono state selezionati gli alberi che verranno trapiantati e quelli che andranno rimossi (ad esempio le robinie). Gli alberi abbattuti saranno sostituiti con nuove alberature in numero superiore all'abbattuto.
- Nell'area del deposito, ora terreno agricolo, verranno piantati 4000 alberi.
- Viene confermato che la stazione Parri rimarrà dietro le poste, ma che l'inversione delle scale di accesso e la realizzazione di un sottopasso sotto via Gozzoli faciliterà l'accesso al mezzanino.
- Viene confermato che la stazione Olmi interesserà parte degli spazi oggi occupati da AICS Olmi, per cui è già stato inserito nel progetto la ristrutturazione dell'impianto sportivo.

Seguono vari interventi:

- Un partecipante all'assemblea segnala che con l'assenza di un parcheggio dedicato alla fermata Baggio, l'attuale parcheggio di fronte all'86 diventerà di fatto, se non regolamentato, un parcheggio di interscambio. Crapanzano risponde che lo stesso problema è presente, ad

esempio, anche in via Mengoni e che questo e altri problemi vanno evidenziati, affrontati e risolti nei prossimi incontri.

- Marco Bestetti (Presidente del Municipio 7) definisce il progetto come strategico e fondamentale, ma che in realtà il prolungamento non serve direttamente il quartiere di Baggio e che ci sarebbero state soluzioni più equilibrate, che sono state scartate. Bisognerà ora lavorare attentamente sulla rete di accesso alle due stazioni previste, che di fatto sono due stazioni di via Valsesia.
- Simone Negri (Sindaco di Cesano Boscone) evidenzia la positività del collegamento tramite sottopasso con via Mengoni, ribadisce che questo progetto debba essere un'occasione di riqualificazione della fascia di confine del comune da lui amministrato e Milano. Chiederà alla prossima amministrazione di Milano la soluzione di alcuni problemi viabilistici come il restringimento della carreggiata di via Gozzoli e la modifica al semaforo dell'incrocio Gozzoli/Gutenberg. Viene evidenziata anche la necessità di portare avanti in modo sinergico i progetti che vanno a interessare la viabilità dei due comuni, come il collegamento tra via degli Ippocastani e la viabilità di Cesano Boscone.
- Matteo Ragazzoni (Assessore del Comune di Settimo Milanese) fa notare che mentre la progettazione del prolungamento di M1 è arrivato ad un punto fisso, il prolungamento di M5 verso il comune da lui amministrato non è ancora entrato nella fase di progettazione preliminare e che occorrerà rivedere profondamente il sistema di connessione gomma-ferro. Salvatore Crapanzano risponde affermando che i prossimi incontri saranno con gli uffici comunali per affrontare gli aspetti che non possono entrare direttamente nel progetto di prolungamento, come ad esempio la revisione delle connessioni.
- Andrea Giorcelli interviene affermando che sino ad ora abbiamo avuto solo la possibilità di ascoltare i progetti, e che servirà avere incontri ufficiali a livello istituzionale per discutere i dettagli. Un abitante di via Mengoni risponde facendo notare che, ad esempio, il collegamento tramite sottopasso con via Mengoni è stato inserito nel progetto proprio in seguito a questi incontri.
- Marco Granelli (Assessore del Comune di Milano) ribadisce che alcune modifiche al progetto iniziale sono state inserite proprio in seguito ai nostri incontri, ma che gli affinamenti non finiscono con questa assemblea. Il progetto della stazione Olmi è in uno stato più avanzato solo perché la realizzazione della stazione interferiva pesantemente con la struttura di AICS Olmi per cui bisognava, fin da subito, definire la nuova sistemazione superficiale. Ora occorre affrontare i progetti correlati come, funzioni di interscambio, connessioni pedonali e ciclabili, revisione dei percorsi dei mezzi di superficie, parcheggi di interscambio.
- Rosario Pantaleo (Consigliere del Comune di Milano) – afferma che i sottopassi sono potenzialmente pericolosi, per cui sarebbe preferibile avere connessioni sopraelevate. Vengono ritenuti eccessivi i tempi di realizzazione del prolungamento di M1 (6 anni per 3,5 km di percorso, 3 stazioni essenzialmente in aperta campagna) rispetto a quelli di costruzione dell'intera M4 (12 anni per 15 km di percorso, 25 stazioni in centro alla città con conseguenti problemi di reti di servizi interferenti, stabilità edifici da tutelare, ritrovamenti archeologici).