

MOBILITÀ

Sistema metrò di **Milano:** «Manca la linea circolare»

L'ex assessore Gianni Verga: «Penso a una linea di superficie che passi in prossimità delle tangenziali Est e Ovest. Renderebbe molto più agevoli i trasporti in tutta la città metropolitana»

I numeri delle linee metropolitane finora attive

98 km
È l'estensione della rete; 72 i chilometri sotterranei, 26 km quelli sopraelevati

900mila
È il numero medio di persone che ogni giorno (feriale) in media prende la metropolitana

58
Gli anni della M1 rossa (1964). La M2 verde è del '69, la M3 gialla nel '90, la M5 lilla del 2013

LEONARDO SERVADIO

Che sarebbe **Milano** senza la metropolitana? Un sistema di trasporti dalle radici profonde: già all'inizio del '900 si cominciò a parlarne. «Ma solo nel secondo dopoguerra quelle ipotesi si sono concretate, in particolare a seguito del piano regolatore del '53», riferisce Gianni Verga, oggi coordinatore del Comitato degli esperti per la revisione del Piano Territoriale della Regione Lombardia, sulla base della sua lunga esperienza di assessore in Regione, in Provincia e in Comune. «Londra, Parigi, Berlino da tempo ne avevano. **Milano** non poteva essere da meno e nel '64 si dotò della sua prima linea. Si affrontarono particolari difficoltà per via della composizione del suolo che è in prevalenza argilloso e sabbioso. Un sottosuolo roccioso, come quello di Manhattan, pre-

senza problemi minori: è stabile. La sabbia invece frana, e rende difficile realizzare gallerie sicure. Ma c'era la volontà politica e le sfide tecniche sono state superate». **S'è pensato subito all'estensione della rete fuori dal Comune?** Era chiaro che il rapporto tra nucleo urbano e zone vicine sarebbe stato sempre più stretto per cui ben presto si stese il piano intercomunale milanese (Pim) per l'integrazione del territorio circostante. **Chi volle compiere questo passo?** Negli anni '60 nel Consiglio comunale sedevano personalità di grande capacità professionale che sostenevano il progetto. Penso a Filippo Hazon, assessore all'Urbanistica, a Luigi Bellini, noto avvocato, a Piero Bassetti, economista che era assessore ai trasporti e negli anni successivi sarebbe diventato il primo presidente della Regione. Il piano di sviluppo infrastrutturale formulato a quel tempo prevedeva quell'evoluzione del sistema alla quale stiamo ancora assistendo. **Inclusa l'integrazione tra linee metropolitane e passante?** Già negli anni '60 si pensava a integrare la metropolitana col sistema ferroviario regionale e nazionale così da favorire i raccordi con città vicine: Pavia, Saronno, Lodi. **Metropolitana** e passante sono stati concepiti come un'unica rete ur-

bana e interurbana. **È un sistema radiale, come radiale è la pianta urbana. Manca una linea circolare: tanto più che il percorso già c'è. Penso a una linea di superficie che passi per esempio in prossimità delle tangenziali Est e Ovest. Una circolare contribui-**

rebbe a ridurre notevolmente il traffico automobilistico e renderebbe molto più agevoli i trasporti in tutta la città metropolitana. Le nuove stazioni dovrebbero privilegiare la comodità, fornendo servizi di supporto come bar e ristoranti. È importante trovarsi bene in questi spazi: che siano accoglienti, E che le indicazioni siano chiare, così da permettere a chiunque, cittadino o straniero, di orientarsi con facilità.

Questione di design... Sia la grafica, sia la scelta dei colori sono fondamentali. È importante pensare al problema del passaggio tra le stazioni della metropolitana e quelle del passante. Fan parte di un unico sistema, ma il passante è concepito secondo criteri ferroviari: la segnaletica è diversa e i treni viaggiano a sinistra. Sarebbe meglio che la grafica, i colori e l'architettura delle stazioni si armonizzassero. **Per il futuro quali passi auspica?**



Sopra: Gianni Verga
A sinistra: i lavori di collegamento della M1 tra Sesto e Monza



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

Un'integrazione col sistema di alta velocità ferroviaria, che rende vicine città come Bologna o Torino. Un'estensione dei percorsi della metropolitana lungo le direttrici della Pedemontana così che i raccordi con Varese, Como e Bergamo siano facilitati. Un coordinamento più stretto tra metropolitana e passante: chi usa la metropolitana non si chiede a che ora passano i treni, semplicemente sa che ogni pochi minuti ne trova uno. Un'integrazione maggiore di tutti i sistemi di trasporto pubblico. Così che ogni luogo della città metropolitana sia sempre più vicino.

