

Post Expo, Scali ferroviari, trasporti Come ridisegnare una **metropoli**

di **Elisabetta Soglio**

La Milano del futuro? Più verde e meno auto. Ovvio che nessun amministratore dotato di buon senso potrebbe mai disegnare una città annunciando cemento e traffico. Ma il capoluogo lombardo ha almeno due partite aperte per vincere la scommessa andando oltre gli annunci: quella del post Expo e quella degli Scali ferroviari. Già, perché si tratta di ridisegnare intere porzioni della città praticamente dal nulla. L'area del post Expo ha un'estensione di un milione di metri quadrati e l'obiettivo condiviso da governo, Regione e Comune è di realizzare una cittadella della scienza declinata su diverse realtà: il progetto più raccontato è quello di Humane Technopole, la città delle scienze della vita che dovrebbe affermarsi come centro di ricerca di ribalta internazionale. Un luogo dove scienziati e ricercatori indagano su genetica, genomica e big data, incrociano le informazioni sanitarie per consentire all'uomo di vivere più a lungo e meglio, stabiliscano il legame

fra l'alimentazione (in questo recuperando anche l'eredità dei contenuti dell'Expo) e lo stare bene, e dove le aziende trovino nuova spinta economica. Le polemiche che hanno spaccato il mondo accademico sembrano almeno in parte recuperate dal recente insediamento del Comitato che darà vita alla Fondazione, soggetto super partes cui affidare progetto, bandi e finanziamenti. Accanto ad HT ci sarà il campus universitario: i dipartimenti scientifici dell'Università Statale troveranno infatti qui la loro nuova collocazione, con tanto di laboratori, spazi per il divertimento e housing sociale. Perché, è il principio, dove porti i giovani porti la vita. E poi il governo si è impegnato nella battaglia per dare sede su questo spazio all'Agenzia del Farmaco, oggi a Londra ma in cerca di casa dopo la Brexit.

Più verde e meno auto, si diceva. Il sindaco Sala ha sulla sua scrivania, dall'inizio del mandato, un dossier con i numeri della mobilità. Milano ha 4,3 milioni di abitanti che vivono su 180 chilometri quadrati. Se si ragiona poi in termini di area metropolitana gli abitanti diventano 3,2 milioni su un territorio di 1.570 metri quadrati. Vanno poi però calcolati i cosiddetti city users: fra 800 mila e un milione di persone che ogni giorno arrivano in città e che, al 60 per cento utiliz-

zano ancora la propria automobile, mentre in città il 58 per cento usa il mezzo pubblico e il 6 per cento è appassionato di bicicletta. Per cambiare questa tendenza, il mezzo pubblico deve diventare più appetibile e conveniente di quanto non sia ora: l'obiettivo è dunque di agire sulle infrastrutture e garantire l'integrazione tariffaria che oggi ancora non esiste.

Il potenziamento comincia dalle linee di metropolitana. Entro aprile 2022, Milano avrà la sua quinta linea (che in realtà si chiama M4) e il Comune vorrebbe aprire una tratta funzionale anticipata, o la parte estrema verso il quartiere Lorenteggio o quella opposta che collega all'aeroporto di Linate, arrivando così al confine con alcuni Comuni di sud-ovest ed est. È considerata cosa fatta, dopo lunghi stop per bonifiche e fallimenti di imprese, il prolungamento della linea 1 da Sesto San Giovanni fino a Monza-Bettola. Ancora prolungamenti: la Milano del futuro dovrebbe contare sul prolungamento della linea 5 fino a Monza città. La M1 invece da Bisceglie dovrebbe allungarsi fino Baggio. Sempre pensando all'hinterland, si progettano due metropolitane: una dalla zona di Niguarda arriverà fino a Desio; un'altra dalla zona Maciachini dovrebbe arrivare fino a Limbiate. Soldi permettendo. Urgente invece intervenire sulla

linea 2, che ha anche bisogno di aumentare di circa un terzo la capacità dei propri treni: nel Patto per Milano è stato previsto un finanziamento per studiare la progettazione del sistema di segnalamento che rende automatica la linea e consente ai treni di viaggiare a distanza di 90 secondi invece di 2 minuti e 15 come accade ora. Atm, la società che gestisce il trasporto pubblico a Milano, si sta attrezzando: 30 nuovi treni erano stati comprati in vista di Expo e altri 30 sono già stati ordinati.

La Milano del futuro avrà più bike sharing per i fedeli alle due ruote (con parcheggi ad hoc dotati di telecamera e tessera di ingresso), più posti auto nei punti di interscambio e alle stazioni di corrispondenza per agevolare i pendolari, più car sharing per le giovani generazioni incentivate a non comprarsi la propria vettura.

Novità in vista anche per il sistema aeroportuale: concluso il restyling del Terminal 1 di Malpensa, dal 2017 si penserà al Terminal 2. E poi sarà la volta anche di Linate che dovrà prevedere un massiccio intervento di riordino e valorizzazione sia all'interno che all'esterno. I dati di novembre su Malpensa sono stati ancora positivi, con una crescita del 12,8 per cento del traffico rispetto allo scorso anno. E se si vuole una Milano internazionale, l'aeroporto è il biglietto da visita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Una Fondazione super partes per gestire Humane Technopole. M4 dal 2022. Restyling di Linate. Integrazione tariffaria con l'hinterland per incrementare l'uso dei mezzi pubblici

1,3

i milioni
di abitanti
di Milano,
distribuiti su
150 chilometri
quadrati

58

la percentuale
di milanesi che
usa ogni giorno
i mezzi pubblici
per muoversi in
città

2022

l'anno (entro
aprile) in cui
Milano vedrà
ultimata la sua
quinta linea
del metrò (M4)

90

i secondi
che in futuro
dovrebbero
separare i treni
della M2 (adesso
sono 135)

12,8

l'aumento in
percentuale
del traffico
dell'aeroporto di
Malpensa rispetto
allo scorso anno

110,6

la lunghezza
in km della
metrò milanese
quando sarà
completata
la M4 (2022)



Sotto i riflettori L'area dell'Expo è destinata a diventare una cittadella della scienza con una ribalta internazionale



Arrigo Beyle, milanese

Epitaffio sulla tomba parigina di Stendhal

